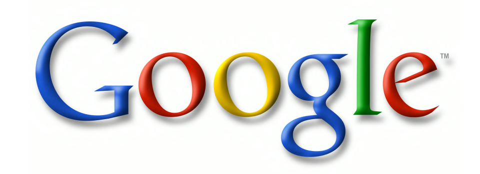
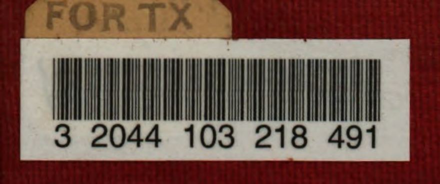



FOR TX
3 2044 103 218 491


SIGILLVM ACADEMIAE HARVARDIANAE IN NOV·ANG·
CHRISTO ET ECCLESIAE
VE
RI
TAS



Germany

Zum Begriff „See“ im deutschen Reichsrecht.

Von

Dr. Richard Weyl,
Professor der Rechte in Kiel.

Sonder-Abdruck aus der
Festgabe zum XXVIII. Deutschen Juristentage.



Berlin, 1906.
Verlag von Franz Vahlen.
W. 8, Mohrenstraße 13/14.

W For Tx

Für eine nicht geringe Zahl der nach dem gegenwärtigen deutschen Reichsrecht[1]) erheblichen Tatbestände muß es fraglich erscheinen, wie der teils für sich allein, teils in allerhand Zusammensetzungen begegnende, aber gesetzlich nirgends definierte Begriff „See“ zu verstehen ist; namentlich auch, ob er nur auf die hohe, offene See[2]) bezogen werden darf oder auch anzuwenden ist auf die den Zugang zu ihr bildenden Gewässer. Einer Besprechung dieser Zweifel sollen die nachfolgenden Zeilen dienen, und gemäß der Veranlassung zur vorliegenden Festschrift wird dabei insbesondere auf die örtlichen Verhältnisse von Kiel exemplifiziert werden; was von ihnen zu gelten hat, läßt sich dann unschwer unter Berücksichtigung der einschlägigen Veränderungen[3]) auch für andere örtliche Verhältnisse, z. B. Weser- und Elbmündung, Flensburger Föhrde und Alsensund, Stettiner, Frisches und Kurisches Haff verwerten.

---

[1]) Partikularrechtliche Quellen, wie sie z. B. bei Brodmann, Die Seegesetzgebung des Deutschen Reiches (Berlin 1903) No. 2a—c (236 ff.) und No. 38b (966 ff.) angegeben sind, konnte ich für diesen Aufsatz im allgemeinen nicht berücksichtigen.

[2]) Hier und im folgenden sind die Ausdrücke „hohe“ und „offene“ See nicht im speziell völkerrechtlichen Sinne (vgl. unten sub IV) zu verstehen, sondern sie wurden gebraucht, um in Ermangelung einer anderen charakteristischen Bezeichnungsweise auf den im Text angedeuteten Gegensatz hinzuweisen. — Ferner sind „Gesetz“ und „Seerecht“ im weitesten Sinne verstanden.

[3]) Vgl. unten sub VIII und IX wegen der Einwirkung von Ebbe und Flut im Gebiet der Nordsee.

I.

Ausdrückliche Erwähnung findet Kiel in den seerechtlichen Gesetzen nur in zweifacher Hinsicht.

Erstens sagt in Ausführung der Bestimmung der deutschen Reichsverfassung[4]) Art. 53 Abs. II: „Der Kieler Hafen und der Jadehafen sind Reichskriegshäfen“ § 1 des Reichsgesetzes vom 19. Juni 1883, betr. die Reichskriegshäfen,[5]) der Kieler Hafen werde:

„seewärts im Sinne dieses Gesetzes begrenzt .... durch eine gebrochene Linie, welche auf 10° 20′ Ostlänge von Greenwich von der Küste ab nach Norden bis 54° 28′ Nordbreite gezogen ist und demnächst dieser Breite nach Westen bis zur Küste nördlich von Alt-Bülk folgt“;

und innerhalb dieser Grenze werde:

„die Fläche des Kieler Hafens durch eine die Nullpunkte der Hafenpegel zu Ellerbeck und Friedrichsort schneidende Horizontalebene ... bestimmt“.

Zweitens sagt § 1 der Bekanntmachung des Bundesrats vom 10. November 1899,[6]) „betr. Ausführungsbestimmungen zum § 25 des Flaggen-Gesetzes“:[7])

„Als Seefahrt im Sinne des § 1 des Gesetzes vom 22. Juni 1899 ist in den nachstehend aufgeführten Revieren die Fahrt anzusehen:

8. auf der Kieler Föhrde
außerhalb Stein bei Labö und Bülk“.[8])

---

[4]) Vom 16. April 1871 (BGBl. 64).

[5]) RGBl. 105.

[6]) ZBl. für das Deutsche Reich 380.

[7]) Gesetz, betr. das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe vom 22. Juni 1899 (RGBl. 319).

[8]) Zur Vermeidung von Mißverständnissen, welche den mit der holsteinischen Geographie nicht genauer vertrauten Lesern zufolge der Fassung der obigen Vorschrift begegnen könnten, sei bemerkt, daß nicht etwa eine Zäsur zwischen den Worten „Stein“ und „bei“ anzunehmen und die Norm so zu verstehen ist, als sei Stein ein vorspringender Punkt (in der Art des Friedrichsorter Leuchtturms), außerhalb dessen eine Linie mit den Endpunkten Labö und Bülk zu denken wäre; vielmehr wird Labö offenbar nur erwähnt, um das nordöstlich davon etwa 4 km entfernt liegende wesentlich kleinere Fischerdorf Stein durch die appositionelle Heranziehung des

Was nun die Tragweite dieser beiden Normen betrifft, so würde sich ihre strikte Beziehung auf die Spezialzwecke des Kriegshafen- bzw. des Flaggengesetzes wohl auch ohne die einschränkenden Bemerkungen[9]) im § 1 des Kriegshafengesetzes und im § 1 der Bundesratsverordnung sowie im § 25 Nr. 1 des Flaggengesetzes von selbst verstehen, und es bedürfte einer diesbezüglichen Bemerkung nicht, wenn es nicht versucht worden wäre, die Bestimmung der Bundesratsverordnung auch in andere Rechtsquellen hineinzuinterpretieren, und wenn nicht bei Richtigkeit dieses Versuchs das gleiche ebensogut etwa auch wegen der Abgrenzung des Kriegshafengebietes versucht werden könnte.[10])

Das Unternehmen von Lewis,[11]) den § 1 der Bundesratsverordnung[12]) zur Erklärung des Begriffes „Seefahrt" im Handelsgesetzbuch zu verwerten, ist schon längst durch eine Entscheidung des Reichsgerichts vom 8. Dezember 1883 (RGZ. 13, 68 ff. No. 22) kritisiert worden, und die spätere Literatur[13])

als Hafen und Badeort bekannteren Labö besser zu kennzeichnen, wie dieselbe Bekanntmachung in No. 6 und 14 im Hinblick auf die Grenzen der Seefahrt „bei Rügen" und „auf der Elbe" ganz unmißverständlich von dem „Bok bei Barhöft" und der „Kugelbake bei Döse" spricht.

[9]) Derartige einschränkende Bemerkungen („im Sinne . . .") finden sich gerade in den seerechtlichen Quellen auffallend zahlreich; vgl. z. B. die unten sub II erwähnten Verordnungen vom 16. Juni 1903 §§ 1 f. und vom 15. August 1876 § 3, sowie etwa StrandO. vom 17. Mai 1874 (unten sub II) § 42, Not- und Lotsen-Signalordnung vom 14. August 1876 (RGBl. 187) § 4, Bekanntmachung des Bundesrats vom 31. Juli 1887 (unten sub II) sub C 1, Verordnung des Bundesrats vom 29. Juli 1889 (RGBl. 171). Vgl. auch HGB. §§ 479, 679, BinnenSchG. vom 15. Juni 1895 (RGBl. 301) § 1.

[10]) Vgl. auch unten Anm. 114.

[11]) Lewis, Das deutsche Seerecht 1 (2. Aufl. Leipzig 1883), 8; derselbe in Endemanns Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts 4 Abt. I (Leipzig 1884), 3/4. — Unzutreffend ist es, wenn Greve, Die Anwendung von See- und Binnenschiffahrtsrecht auf die reichsfiskalische Schleppschiffahrt im Kaiser Wilhelm-Kanal (Erlanger Dissertation 1900, Altona 1901) 18 Anm. 4 Lewis das Moment entgegenhält, daß die Verordnung (vom 13. Nov. 1873) nicht mehr in Kraft ist; vgl. nächste Anm.

[12]) Oder vielmehr ihre Vorläuferin, die Verordnung vom 13. November 1873 (RGBl. 367).

[13]) Vgl. Wagner, Handbuch des Seerechts (Leipzig 1884) 149 f.; sodann namentlich Schaps, Das deutsche Seerecht (Berlin 1906) 7 ff.,

und Judikatur[14]) hat sich dieser Auffassung, zugleich unter Hervorhebung der Inkompetenz des Bundesrats[15]) zu authentischer Auslegung des HGB., angeschlossen.[16]) Und mit Recht hebt z. B. F. Perels gelegentlich[17]) hervor, daß die Bekanntmachung auch nicht passe für die örtliche Abgrenzung, die der Begriff „Seeunfall"[18]) erfordert. — Um so eigentümlicher berührt es, wenn die amtliche Begründung zum Binnenschiffahrtsgesetze[19]) wieder in den gerügten Fehler verfällt, indem sie erklärt: „Was die Abgrenzung der zum See- und zum Binnengebiete gehörenden Gewässer betrifft, so ist in dieser Beziehung die nötige Grundlage schon in den Bestimmungen gegeben, welche der § 1 der Vorschriften über die Registrierung der Kauffahrteischiffe vom 13. November 1873[20]) . . . enthält".

Gareis-Fuchsberger, Das Allg. deutsche HGB. (Berlin 1891) 882 ff., Burchard, Bergung und Hilfeleistung in Seenot (Hannover 1897) 7 ff.; ferner etwa Lewis-Boyens, Das deutsche Seerecht 1 (Leipzig 1897) 98 f., Loewe, Handelsgesetzbuch Buch IV [Makowers Kommentar (12), Berlin 1900] 1, Leo, Seehandelsrecht (München 1902) 2, Brodmann a. a. O. 5 f., Greve a. a. O. 18. — Dagegen nimmt schlechthin auf die Bekanntmachung vom 10. November 1899 (aber zugleich auf die erwähnte Entsch. d. Reichsgerichts) Bezug Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts (6) (Stuttgart 1903) 133 Anm. 2.

[14]) Vgl. Entsch. des Hanseat. Oberlandesgerichts vom 17. Januar 1894, Hanseatische Gerichtszeitung 94, 122 ff. No. 42. — Irrig aber noch Entscheidung des Seeamts Stralsund vom 30. März 1885 in den Entscheidungen des Ober-Seeamts und der Seeämter des Deutschen Reichs 6 (Hamburg 1887), 169; vgl. auch Spruch des Seeamts Flensburg vom 1. Februar 1887 ebenda 7 (1888) 336.

[15]) Vgl. hierzu insbes. Wagner a. a. O. 150, Schaps a. a. O. 8, Lewis-Boyens a. a. O. 99, Gareis-Fuchsberger a. a. O. 884 Anm. 1, Leo a. a. O.

[16]) Zur Kritik dieser Literatur vgl. aber in anderen Richtungen unten sub IV. — Wegen Brodmann unten Anm. 24.

[17]) F. Perels, Das allgemeine öffentliche Seerecht im Deutschen Reiche (Berlin 1901) 210 Anm. 1 b.

[18]) Perels bespricht a. a. O. das Reichsges. vom 27. Juli 1877, betr. die Untersuchung von Seeunfällen (RGBl. 549). Vgl. zu dieser Angelegenheit auch noch unten sub IX.

[19]) RT. StenBer. IX. LP. III. Sess. 1894/95 Anlagebd. I (Berlin 1895) No. 81 S. 309 ff. auf S. 312. Vgl. dagegen Greve a. a. O. Anm. 3.

[20]) Vgl. zu diesem Datum oben Anm. 12.

Ganz anders liegt die Sache natürlich, wenn die Bekanntmachung des Bundesrats von anderen Normen ausdrücklich herangezogen wird.[21])

II.

Verhältnismäßig einfach ist die Frage, ob Wasserflächen wie die Kieler Föhrde in Betracht kommen oder nicht, auch für einige andere Gesetze zu beantworten, weil diese ebenfalls eine authentische Interpretation der einschlägigen Begriffe bieten.

Die „Seefahrt" (oben sub I) wird freilich nur noch in § 3 Abs. 2 SeeUVG. vom 30. Juni 1900 (RGBl. 716 ff.) interpretiert und zwar dahin, daß als solche[22]) „nicht nur der Verkehr auf See außerhalb der Grenzen, die durch § 1 der zum § 25 des Flaggengesetzes vom 22. Juni 1899 erlassenen Ausführungsbestimmungen vom 10. November 1899 ... festgesetzt sind," gilt,

> „sondern auch die Fahrt auf Buchten, Haffen und Watten der See, nicht aber auf anderen mit der See in Verbindung stehenden Gewässern, auch wenn sie von Seeschiffen befahren werden".[23])

---

[21]) Es geschieht dies — zum Worte „Seefahrt" — im § 1 der Schiffsvermessungsordnung vom 1. März 1895 (RGBl. 161), die noch der Verordnung vom 13. November 1873 (oben Anm. 12) gedachte (vgl. aber die Abänderung durch § 29 Abs. 1 des Flaggengesetzes), sowie (vgl. aber näheres unten sub II) im SeeUVG. § 3 Abs. 2 und — zum Worte „Seegrenze" — im § 1 Ziff. a der Bekanntmachung des Bundesrats vom 16. Juni 1903, betr. die Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren (RGBl. 247) und wegen der Bezugnahme hierauf auch im § 2 der Bekanntmachung des Bundesrats, betr. den Befähigungsnachweis und die Prüfung der Seeschiffer und Seesteuerleute auf deutschen Kauffahrteischiffen vom 16. Januar 1904 (RGBl. 3).

[22]) Abs. 2 verweist in Klammer auf Abs. 1, der folgendes sagt: „Als ein deutsches Seefahrzeug im Sinne dieses Gesetzes gilt jedes ausschließlich oder vorzugsweise zur Seefahrt benutzte Fahrzeug, welches unter deutscher Flagge fährt".

[23]) Wörtlich ebenso bereits im SeeUVG. vom 13. Juli 1887 (RGBl. 329) § 2 Abs. 2 (vgl. dazu z. B. mein Lehrbuch des Reichsversicherungsrechts, Leipzig 1894, 346 Anm. 2), den irrigerweise Schaps a. a. O. 7 Anm. 1 noch zitiert. — Zu § 3 Abs. 2 vgl. dann noch, auf ihn Bezug

Außerdem aber bestimmt die Seestraßenordnung vom 5. Februar 1906[24]) (RGBl. 120 ff.) in Abs. 1 ihrer „Einleitung“:

„Die nachfolgenden Vorschriften gelten für alle Fahrzeuge auf See und auf den mit der See im Zusammenhang stehenden, von Seeschiffen befahrenen Gewässern,“

und dieselben Gewässer sind nach § 3 der Kaiserlichen Verordnung über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstoß von Schiffen auf See vom 15. August 1876 (RGBl. 189)

„im Sinne dieser Verordnung ... der See ... gleichgestellt.“

Mit dem Begriffe „Seefahrt“ operiert dann noch — ihn offenbar gleich dem Begriffe „Seegrenze“, von dem wir dies bereits sub I a. E. feststellten, nach Maßgabe der Verordnung vom 10. November 1899 verstehend, jedoch nicht sowohl ihn wie den Begriff „Nahfahrt“ authentisch interpretierend — die Bekanntmachung vom 16. Juni 1903 (oben Anm. 21), indem sie im § 1, unter Gebrauch des gerade für unser Musterbeispiel interessierenden Ausdrucks „Föhrde“,[25]) sagt:

---

nehmend, § 152 No. 2 und als Gegensatz dazu in No. 3 die Wendung „auf anderen mit der See in Verbindung stehenden, von Seeschiffen befahrenen Gewässern“. — Vgl. ferner die der Bekanntmachung, betr. die Anmeldung unfallversicherungspflichtiger Seeschiffahrts- und verwandter Betriebe vom 21. Juli 1887 (ZBl. 211) beigefügte Anleitung sub 5.

[24]) Wörtlich gleichlautend bereits ihre Vorgängerin, die Kais. Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See vom 9. Mai 1897 (RGBl. 203), gleichfalls Einleitung Abs. 1. Wegen einer diese Bestimmung betreffenden Äußerung von Perels a. a. O. 210 Anm. 1b vgl. unten Anm. 141. — Zu bemängeln ist es, wenn Brodmann a. a. O. 6 diese Verordnung vom 9. Mai 1897, das SeeUVG. a. a. O. und die sub I besprochene Verordnung vom 10. November 1899, die inhaltlich von einander doch abweichen (vgl. insbes. SeeUVG. a. a. O.) alle gleichzeitig als „für die Fixierung des Begriffs Seefahrt bedeutsam“ erklärt.

[25]) „Föhrden“ werden außerdem noch erwähnt: in § 1 No. 8 (oben sub 1) und 9 („auf der Eckern Föhrde“) der Bekanntmachung vom 10. November 1899, die Kieler Föhrde im besonderen auch noch im § 12 sub b der Betriebsordnung für den Kaiser Wilhelm-Kanal vom 29. Juli 1901 (ZBl. 345).

„Im Sinne dieser Vorschriften ist

a) Nahfahrt: die Fahrt auf Watten, Bodden, Föhrden, Flußmündungen, soweit diese zur Seefahrt gehört, sowie Tagesfahrt in See auf eine Entfernung von nicht mehr als 50 Seemeilen vom Beginne der Seegrenze".[26])

Eine authentische Interpretation, welche Wasserflächen wie die Kieler Föhrde einbegreift, liegt auch enthalten in No. C 1 der „Grundsätze eines einheitlichen Systems zur Bezeichnung der Fahrwasser und Untiefen in den deutschen Küstengewässern," die der Bekanntmachung des Bundesrats vom 31. Juli 1887, betr. die einheitliche Bezeichnung der Fahrwasser und Untiefen in den deutschen Küstengewässern (RGBl. 387) als Anlage beigefügt sind. Denn hier heißt es:

„Fahrwasser im Sinne dieser Grundsätze[27]) ist jeder für Seeschiffe benutzbare Wasserweg, dessen Verlauf durch Seezeichen kenntlich gemacht ist."[28])

Eine Weiterverweisung auf Bestimmungen der Landesregierungen[29]) beliebt für die Frage

„welche Gewässer bei Anwendung der §§ 20 und 21 der See gleichzustellen sind"

die Strandungsordnung vom 17. Mai 1874 (RGBl. 73) § 22.

Auch alle vorgenannten Bestimmungen dürfen gleich den sub I besprochenen nur für den eigenen Wirkungskreis der betreffenden Gesetze verwertet werden, was in der Literatur nicht immer genügend beachtet worden ist.[30])

---

[26]) Hier schließt sich dann (in Klammer) der sub 1 a. E. erwähnte Hinweis auf die Bekanntmachung vom 10. November 1899 an, der sich aber wohl auch schon auf die Worte „soweit diese zur Seefahrt gehört" beziehen soll.

[27]) Mit Recht bemerkt also Perels a. a. O. 202 Anm. 2, daß diese Begriffsbestimmung sich nicht für § 25 der StrandO. (vgl. zu Anm. 29) verwerten läßt.

[28]) Es heißt weiter: „Bis zu welcher Stelle des Fahrwassers landeinwärts diese Grundsätze Geltung haben sollen, bestimmt in zweifelhaften Fällen der Reichskanzler". Hiervon hängt also in jedem Einzelfall das Genauere ab.

[29]) Diese Bestimmungen sind (Perels a. a. O. 194 Anm. 2 Nr. 1) zum Teil und insbesondere für Schleswig-Holstein unpubliziert geblieben und mir nicht zugänglich gewesen.

[30]) So nimmt v. Möller, Die Untersuchung der Seeunfälle (in Hart-

III.

Mit diesen Vorschriften ist meines Wissens das Material an authentischen Interpretationen erschöpft, das für Situationen wie die unseres Musterbeispiels herangezogen werden kann.

Denn wennschon die (sub II) erwähnte Bekanntmachung vom 16. Juni 1903[31]) außer der „Nahfahrt" auch die „Küstenfahrt", die „kleine Fahrt", die „mittlere Fahrt" und die „große Fahrt" abgrenzt (in demselben § 1 unter Ziff. b, c, d und e), so setzt jede dieser Fahrten erst da ein, wo die vorher genannte aufhört; selbst die auf die Ostsee allein bezügliche „Küstenfahrt" und die neben der Nordsee und dem Englischen Kanal auch die Ostsee mitberücksichtigende „kleine Fahrt" operieren also (jene unmittelbar, diese mittelbar) mit dem Falle, daß „diese Fahrt die Grenzen des Nahverkehrs überschreitet" (Ziff. b a. E.). — Nur „außerhalb" der „Küstengewässer", die er durch seinen Art. 2 genauer abgrenzt,[32]) beansprucht ferner Geltung (laut Art. 1) der Internationale Vertrag vom 6. Mai 1882, betr. die polizeiliche Regelung der Fischerei in der Nordsee außerhalb der Küstengewässer (RGBl. 84, 25), auf den dann noch der Internationale Vertrag zur Unterdrückung des Branntweinhandels unter den Nordseefischern

---

manns Zeitschrift für die Gesetzgebung und Praxis auf dem Gebiete des öffentlichen Rechtes Jahrg. 5, Berlin 79, 129 ff.) 134 Anm. 25 zum Begriff „Seeunfall" (unten sub IX) Bezug auf die Strandungsordnung und auf die Not- und Lotsensignalordnung a. a. O., sowie auf die inzwischen antiquierte Verordnung vom 23. Dezember 1871 zur Verhütung des Zusammenstoßes der Schiffe auf See (RGBl. 475).

[31]) Sie hebt im § 13 ausdrücklich die einschlägigen Bestimmungen (§§ 1—3, 4 Abs. 2, 15) einer ihrer Vorgängerinnen, der von „Küstenfahrt", „kleiner Fahrt" und „großer Fahrt" redenden Bekanntmachung betr. den Nachweis der Befähigung als Seeschiffer und Seesteuermann auf deutschen Kauffahrteischiffen vom 6. August 1887 (RGBl. 395) auf und desgl. die auf jene Bekanntmachung Bezug nehmende Bekanntmachung des Bundesrats vom 3. Juni 1891, betr. die Führung von Segellustfahrzeugen (ZBl. 144), die von den „räumlichen Grenzen der Küstenfahrt" sprach.

[32]) Eine derartige Abgrenzungsmethode lernten wir schon im Kriegshafengesetz kennen. Vgl. ähnlich (61. Grad) den oben erwähnten Intern. Vertrag vom 6. Mai 1882 auch in Art. 4 Ziff. I und Ziff. II, 1.

auf hoher See vom 14. Februar 1893 (RGBl. 94, 427) in Art. 1 zurückgreift. Und die Breitengrade[33]) (67. bis 75.), auf welche das Gesetz über die Schonzeit für den Fang von Robben vom 4. Dezember 1876 (RGBl. 233) verweist, liegen ebenfalls außerhalb der Interessensphäre unseres Beispiels.[34])

Im übrigen bedienen sich die Seerechtsgesetze keiner Interpretationen oder Grenzziehungen und gebrauchen leider vielfach Ausdrücke, die zu Zweifeln erheblichen Anlaß geben.

Derartige Schwierigkeiten entfallen freilich zunächst, und die Frage nach Einrechnung der Kieler Föhrde oder ähnlicher Wasserflächen ist gegenstandlos in einer Gruppe von Normen,[35]) welche die Tendenz zeigt, die offene See und derartige Flächen zugleich zu betreffen und damit eine Vereinfachung der Tatbestände in ähnlicher Weise herbeizuführen wie (vgl. sub II) das See-Unfallversicherungsgesetz und die Seestraßenordnung. Es ergibt sich dieses Resultat für § 4 des Flaggengesetzes (oben sub I), weil er von den „an der See oder an Seeschiffahrtsstraßen belegenen Gebieten" redet; ferner für die Bestimmungen des Bundesrats über die zollamtliche Behandlung der deutschen Kriegsschiffe vom 5. August 1872 (MarineVBl. 171) § 1, wo der Fall ins Auge gefaßt wird, daß „deutsche Kriegsfahrzeuge aus einem inländischen Hafen über See oder durch Binnengewässer der See in einem anderen inländischen Hafen ankommen"; sodann für den Allerhöchsten Erlaß vom 27. März 1893, betr. die Führung der deutschen Kriegsflagge und der Reichsdienstflagge der Marine (MarineVBl.

[33]) Dieselben Breitengrade nennt die Kaiserl. Verordnung vom 29. März 1877, betr. die Schonzeit für den Fang von Robben (RGBl. 409).

[34]) Die „Küstenschiffahrt", welche nach § 1 des sie betreffenden Gesetzes vom 22. Mai 1881 (RGBl. 97) das Recht ist, „Güter in einem deutschen Seehafen zu laden und nach einem anderen deutschen Seehafen zu befördern, um sie daselbst auszuladen", würde an sich hier interessieren, doch werden durch die alsbald zu besprechende Vereinfachung der Sachlage alle Interpretationsschwierigkeiten beseitigt.

[35]) Über das Ges., betr. die Küstenfrachtfahrt, vgl. vorige Anmerkung.

53), der (sub A und B a und b) die Gegensätze „am Lande“ „auf dem Wasser“ bildet.[36])

Immerhin bleibt eine große Anzahl von Seerechtsnormen übrig, welche uns wegen ihrer Ausdrucksweise zwingen, dazu Stellung zu nehmen, wo die Grenze der „See“ zu suchen ist. Teils sind es Gesetze, die von der „hohen See“ oder der „offenen See“ oder von „Seefahrt“, „Seereise“, „Seefischerei“, von „Seeschiff“ oder „Seedampfschiff“, von „Seehandel“, von „Seenot“ oder „Seeunfall“ u. dgl. mehr sprechen,[37]) teils Gesetze, die nicht sowohl der See gedenken, als vielmehr der „Schiffahrt in Häfen, auf Flüssen oder in Binnengewässern“[38]) oder der „der See zunächst gelegenen Binnengewässer“[39]) oder der „Flüsse und sonstigen Binnengewässer“[40]) usw.

IV.

Der allen diesen Ausdrücken gemeinsame oder doch z. B. bei „Binnengewässern“ u. dgl. mittelbar hineinspielende Begriff „See“ ist, wie (oben S. 3) gesagt, in der deutschen Gesetzgebung nirgends ausdrücklich definiert; und daß eine Heranziehung der Verordnung vom 10. November 1899 sich außerhalb ihres eigenen Wirkungskreises und außerhalb derjenigen Quellen, welche auf sie Bezug nehmen, von selbst verbietet, wurde ebenfalls (sub I) schon betont; gleiches ist aber auch für die anderen Fälle authentischer Interpretationen (oben sub II) zu behaupten.

Ebensowenig aber[41]) darf man etwa den völkerrechtlichen Begriff der offenen (hohen) See (mare liberum) und dessen Abgrenzung durch den ebenfalls völkerrechtlichen Begriff der „Küstengewässer“ verwerten wollen.[42]) Natür-

[36]) Vgl. ferner „Aufenthalt des Schiffes im Lande“ und „Küsten von Zollvereinsstaaten“ im § 80 Abs. 3 bzw. § 82 des Vereinszollgesetzes vom 1. Juli 1869 (BGBl. 317).

[37]) Zu solchen Ausdrücken genauere Quellenangaben weiter unten.

[38]) Vgl. SeestraßenO. (oben sub II) Art. 30.

[39]) Vgl. BinnenSchG. (oben Anm. 9) § 101.

[40]) Vgl. ebenda § 1.

[41]) Vgl. auch Gareis-Fuchsberger a. a. O. 883.

[42]) Wenigstens für solche Gesetze, die nicht dem Völkerrecht selber

lich nicht darum, weil man hierdurch alle einschlägigen Kontroversen des Völkerrechts — namentlich z. B., ob die „Küstengewässer" bis zur Kanonenschußweite oder auf eine Entfernung von drei Seemeilen[43]) zu rechnen seien[44]) — auch in die übrigen Rechtsgebiete, etwa in das interne Seehandelsrecht, hineinziehen und die Entscheidung somit wesentlich komplizieren würde; wohl aber, weil zu solchem Rückgriff auf Völkerrecht jede Befugnis fehlen würde. Wenn die Anwendbarkeit völkerrechtlicher Definitionen schon z. B. abgelehnt oder doch mindestens sehr stark bezweifelt und mit größter Vorsicht behandelt werden muß[45]) gegenüber einer Zivilrechtsnorm, die mit dem Begriffe „Krieg" operiert — der doch immerhin ein zwischen mehreren Völkern sich abspielender Tatbestand ist, dessen Voraussetzungen in formaler und materieller Hinsicht zu regeln in die Sphäre der völkerrechtlichen Disziplin gehört —, so muß man eine derartige erklärende Funktion völkerrechtlicher Anschauungen um so strikter leugnen gegenüber einem Begriffe, der wie die „See" doch nur gewissermaßen akzidentiell neben den sonstigen Disziplinen auch das Völkerrecht interessiert.[46])

---

angehören, wie die sub III erwähnten Internationalen Verträge vom 6. Mai 1882 und 14. Februar 1893; vgl. ferner wegen des Ges., betr. die Untersuchung von Seeunfällen § 2 No. 2a unten sub IX.

[43]) Der Begriff „Seemeile" selber, der in den deutschen Seerechtsgesetzen nicht selten anzutreffen ist (vgl. unten Anm. 185), wird gelegentlich, nämlich in Art. 3 des Internationalen Vertrags vom 6. Mai 1882 (oben sub III) im Sinne des vorangehenden Artikels als „der 60. Teil eines Breitengrades" erklärt.

[44]) Vgl. zu dieser Frage aus der Literatur des Völkerrechts z. B. v. Liszt (2, Berlin 1902) 196 ff., Rivier (Stuttgart 1889) 156 ff., Gareis, (2, Gießen 1901) 83 ff., Störk in v. Holtzendorffs Handbuch (Hamburg 1887) 2, 474 f., Bonfils-Grah (3, Berlin 1904) 256 ff.

[45]) Vgl. meinen Aufsatz über Soldatentestamente in China, ArchÖffR. 16 (Leipzig 1901), 115 ff., insbes. 119 ff., und dazu, inhaltlich wohl übereinstimmend, Gareis, Der Begriff des Krieges im bürgerlichen Recht, PosMSchr. 4 (1901) No. 8/9, 131 ff.

[46]) Die Sache liegt also analog wie wenn (vgl. mein System der Verschuldungsbegriffe, München 1905, insbes. 99, 136 f., 445) generell die Identität der zivilrechtlichen und der strafrechtlichen Verschuldensbegriffe behauptet werden wollte.

Mangels anderer Hilfsmittel will nur die Literatur[47]) und Judikatur[48]) des Seerechts die „See"[49]) für jeden örtlichen Fall gesondert nach Maßgabe derjenigen Anschauungen begrenzen, die hierüber in der seemännischen Bevölkerung herrschen und ihrerseits in Zusammenhang stehen mit den speziellen Gefahren, welche die Elemente auf der hohen See hervorrufen, sowie mit der Isoliertheit des Schiffes und dergleichen Umständen sonst.[50])

Ich schließe mich diesem Zurückgreifen auf die Ansicht der seemännischen Bevölkerung — welches übrigens weiter nichts ist als ein besonderer Anwendungsfall des allgemeinen Prinzipes, daß der Richter sich gerade bei dem interessierten Kreise selber sachverständige Belehrung erholen und dessen „Verkehrsanschauung"[51]) zu ermitteln hat[52]) — ebenso an, wie ich (sub II) in der Leugnung einer offiziellen Anwendbarkeit der Bekanntmachung vom 10. November 1899 die herrschende Ansicht billigte. Ich muß aber zweierlei hinzufügen. Erstens habe ich Bedenken gegenüber der mehrfach[53]) geäußerten, jedoch nirgends genauer begründeten Behauptung, daß tatsächlich immerhin diese seemännische Anschauung und die Bestimmungen der genannten Bekanntmachung identisch sein dürften; muß man doch wenigstens mit der Möglichkeit rechnen, daß diese Bekanntmachung als „Verordnung vom grünen Tische" nicht auf unbedingt zuverlässigen und unwandelbaren[54])

---

[47]) Vgl. Wagner a. a. O. 150, Schaps a. a. O. 7, Lewis-Boyens a. a. O. 99, Greve a. a. O. 18 f., Leo a. a. O. 2.

[48]) Vgl. RG. 13, 72 (oben sub I) und 32, 106 (1894, No. 28), Entsch. vom 6. Dezember 1893.

[49]) Ganz allgemein und nicht bloß, wie Brodmann a. a. O. meint, nur „im Gebiete des Handelsrechts".

[50]) Vgl. hierzu bereits den Entwurf eines HGB. für die Preußischen Staaten, Teil II (Motive), Berlin 1857, 214.

[51]) Vgl. zu F. Perels 196 Anm. 3 unten zu Anm. 134.

[52]) Vgl. mein oben Anm. 46 genanntes Werk insbes. 110, 128/129 über die „Verkehrsanschauung" als Richtschnur für die Abmessung der „im Verkehr erforderlichen Sorgfalt" und über die Befragung gerade derjenigen Kreise, gegen deren Verhalten ein Verstoß vorliegen soll.

[53]) Vgl. Wagner und Greve a. a. O., Schaps S. 9, sowie RG. 13 a. a. O.

[54]) Vgl. auch unten Anm. 56 darüber, daß in anderen Angelegenheiten andere Grenzziehungen beliebt worden sind.

Ermittelungen aufgebaut sei; und läßt doch sogar ein in der Rechtsprechung und Literatur erörtertes[55]) (auf Hamburger Verhältnisse bezügliches) Beispiel starke Disharmonien erkennen. Zweitens aber erscheint es mir sehr fraglich, ob bestimmtere, festere Anschauungen gerade bezüglich unserer Frage in der seemännischen Bevölkerung und in den Kreisen derer, welche sich für Seewesen interessieren, überhaupt vorhanden sind; wenigstens hat eine von mir angestellte private Enquête mir den Eindruck sehr großer Unsicherheit der Leute selber erweckt.[56])

V.

Nehmen wir nun aber immerhin an, daß durch Befragung der seemännischen Interessenten eine Abgrenzung der „See" und in unserem Falle also die Feststellung zu ermöglichen sei, wo, von Kiel aus gerechnet, das eigentliche Meer beginnt, so sind noch keineswegs alle Zweifel gelöst, vor welche die gegenwärtige Gesetzgebung uns führt.

Ich will hier nicht auf solche Normen eingehen, bei denen der Tatbestand infolge anderer ihm angehöriger Momente

---

[55]) Vgl. die oben Anm. 14 erwähnte Entsch. des Hanseatischen Oberlandesgerichts vom 17. Januar 1894 und dazu Burchard a. a. O. 13, sowie neuestens auch Ehlers in den Verhandlungen des Nautischen Vereins, 37. Vereinstag 1906 (Oldenburg i. Gr. 1906) 126.

[56]) Von den 12 Personen (aus Kreisen der Marineoffiziere, Werftbeamten, Kapitäne von Föhrdedampfern, Bootführer und Fischer), die ich befragte, meinten zwar die meisten, die Grenze sei zwischen Stein und Bülk (vgl. oben sub I). Aber einer behauptete, die Grenze liege zwischen Stein und Labö, und ein anderer war der Ansicht, die Grenze sei dieselbe wie die des Reichskriegshafens und wie die Zolllinie; letzteres ist richtig (vgl. Ziff. e der Verordnung vom 19. Febr. 1884, Amtsbl. der Kgl. Regierung zu Schleswig vom 1. März 1884 S. 188 No. 247, wo aber in Ziff. a und d betreffs der Haderslebener und Flensburger Föhrde andere Grenzen angegeben werden, als in No. 11 und 10 der Bekanntm. vom 10. Nov. 1899, oben sub I); dagegen ergibt sich ein wesentlich anderer Lauf der Grenze des Kriegshafens (oben sub I) schon daraus, daß dieser durch eine „gebrochene Linie" gebildet wird, deren westlichen Endpunkt zwar gleichfalls Bülk bildet, deren östlicher (durch eine diesbezügliche Tafel gekennzeichneter) Endpunkt jedoch von Stein etwa 4 km Luftlinie (5 km Weges am Strande entlang in der Richtung nach Schönberg) entfernt liegt.

Schwierigkeiten macht, wie es bekanntlich z. B. für das vierte Buch des HGB. darauf ankommt, ob das betreffende Schiff „zum Erwerbe durch Seefahrt bestimmt" (HGB. § 474)[57]) ist. Ich will vielmehr nur noch einige gesetzliche Vorschriften beleuchten, bei denen, obwohl die Eigenschaft des Schiffes als „Seeschiff"[58]) unbedingt feststeht,[59]) Bedenken in der Richtung auftauchen, ob es zur Erfüllung des sonstigen gesetzlichen Tatbestandes erheblich oder gleichgültig ist, daß sich das Schiff im kritischen Augenblick in einem Wasserbecken, wie die Kieler Föhrde — ich will solche Becken einschließlich der Flüsse (z. B. Elbe) verstehen und fortab als „Zugangsgewässer" zur See bezeichnen — und nicht auf hoher, offener See befindet. Die Erheblichkeit dieser Sachlage (bei der es im übrigen gleichgültig[60]) sein wird,[61]) ob es sich um die Ausreise oder um die Rückkehr des Schiffes handelt, oder ob[62]) das Schiff dies Zugangsgewässer[63]) auf der Fahrt zwischen zwei anderen Plätzen berührt) mag mittels eines Beispiels illustriert werden.

Ein Schiff,[64]) das von Kiel nach Lübeck will, gerät noch innerhalb der Föhrde, in der Höhe von Möltenort, zufolge einer Kesselexplosion in Brand und versinkt. Passagiere und

---

57) Wegen Cretschmar und Gareis vgl. unten Anm. 91.

58) Also ein Schiff, das nur oder vorzugsweise auf hoher See fährt, gleichviel, wie im übrigen sein Charakter (Dampfschiff, Segelschiff, Boot, Kriegsschiff, Handelsschiff, Vergnügungsschiff usw.) beschaffen ist.

59) Bzw. eventuell indifferent ist; vgl. zu BGB. §§ 16 und 2251 unten sub VI und VII, insbes. auch Anm. 91.

60) Vgl. in dieser Hinsicht z. B. Planck Kommentar 1 (3) (Berlin 1903), 83 Anm. 2 zu § 16, Enneccerus-Lehmann, Das Bürgerliche Recht I (2) (Marburg 1901), 52 Anm. 4.

61) Darum soll im weiteren Verlauf im allgemeinen nur der Fall der Ausreise in die hohe See besprochen werden.

62) Diesen Fall ziehen Planck und Enneccerus-Lehmann a. a. O. nicht in Betracht.

63) Als solches würde auch der die Kieler Föhrde und die Elbmündung verbindende Kaiser Wilhem-Kanal (Nordostseekanal) zu behandeln sein.

64) Es soll nachstehend nur an ein deutsches Schiff gedacht werden, damit unsere Erörterungen nicht etwa noch durch Fragen des Internationalen Privatrechts (vgl. auch unten Anm. 84) kompliziert werden.

Mannschaft werden durch herbeieilende Möltenorter Fischer gerettet bis auf eine Person, über deren Verbleib später nichts zn ermitteln ist, die aber kurz vor dem Sinken des Schiffes noch vor drei Zeugen mündlich ein Testament gemacht hatte. Den Möltenorter Fischern ist es auch gelungen, Teile des Schiffes und der Ladung in Sicherheit zu bringen. Ob nun auf diesen Tatbestand z. B. BGB. § 16 von der sog. „Seeverschollenheit", BGB. § 2251 von dem sog. „Seetestament", HGB. §§ 740 ff. von der „Bergung und Hilfeleistung in Seenot" und HGB. § 820 Abs. 2 No. 1 von der Gefahrstragung des Versicherers für „Seeunfälle" sowie auch das Gesetz vom 27. Juli 1877 betr. die „Untersuchung von Seeunfällen" anwendbar seien, soll sub VI—IX geprüft werden.

VI.

Für die sog.[65]) „Seeverschollenheit" verlangt BGB. § 16, daß sich der Verschollene „bei einer Seefahrt auf einem während der Fahrt untergegangenen Fahrzeuge befunden hat." Ist es nun also eine „Seefahrt", wenn das in See gehende Schiff noch diesseits der von seemännischen Sachverständigen angenommenen Grenze der offenen See war?

Nach Auffassung der Motive, denen sich eine Anzahl von Schriftstellern[66]) ausdrücklich, andere Autoren[67]) inhaltlich anschließen, ist die Frage bejahend zu beantworten.

---

65) Dem Gesetz selber ist dieser Ausdruck fremd, er findet sich aber fast durchgängig sowohl in den Materialien — Mot. a. a. O. 38, 39 a. E., 46, Prot. 1 (Berlin 1897), 7 f., Denkschr. (2) (Berlin 1896) 12 — wie in der Literatur.

66) So Scherer, Allg. Teil des BGB. (München 1897) 38, Neumann, Handausgabe (2) (Berlin 1900) 12 Anm. 1. Über Cretschmar unten Anm. 91.

67) So Planck und Enneccerus-Lehmann a. a. O., Dernburg, Bürg. Recht 1 (Halle 1902), 132 Anm. 10, Fischer-Henle, BGB. (7) (München 1906) 10 und wohl auch Matthiass, Lehrb. des bürg. Rechts 1 (3) (Berlin 1900) 78 Anm. 3, B. Lehmann in den Annalen des Deutschen Reichs (München 1901) 129, Dressel, Bestimmungen über Verschollenheit und Todeserklärung (Berlin 1902), 14 Anm. — Über Katz unten Anm. 82.

Denn Mot. 1, 41 (zu E. I § 8) sagen: „Als Seefahrt im Sinne der Vorschrift gilt auch die Fahrt, welche ein Seefahrzeug auf einem den Zugang zur See bildenden Binnengewässer zurücklegt.“ Aus welchem Grunde freilich die Motive zu dieser apodiktischen Behauptung gelangen, bei der sie geradezu den Ton eines Gesetzgebers[68]) anschlagen, ist nicht im mindesten ersichtlich, und so wird man ihrer Behauptung keinen zwingenden Wert beimessen dürfen.

Man hat also das Wort „Seefahrt“ aus sich selber heraus zu erklären und wird alsdann zu der Entscheidung gelangen, daß im konkreten Falle eine Seefahrt nicht vorlag. Denn „Seefahrt“ ist doch wohl[69]) Fahrt auf der See, nicht Fahrt auf die See hinaus oder von der hohen See, die man bereits wieder verlassen hat, in den Hafen zurück. So wenig ich bei richtigem Sprachgebrauche sagen dürfte, ich hätte „auf einer Landfahrt“ den X. getroffen, falls die Begegnung noch innerhalb der Stadt erfolgte, oder „auf einer Bergtour“, sofern ich noch am Fuße des Berges war, ebensowenig hat die „Seefahrt“ schon mit Besteigen des Schiffes und vor Überschreitung der Seegrenze angefangen; ich habe mich nur erst zwecks Seefahrt an Bord begeben, beginne aber zusammen mit dem Schiff die Seefahrt erst, wenn das Schiff jene Grenze passiert. Anderenfalls wäre es ja nicht abzusehen, von wo an man z. B. bei einer Fahrt elbabwärts die „Seefahrt“ bereits rechnen solle, ob statt etwa von Cuxhafen schon von Glückstadt oder schon von Altona-Hamburg oder schon von Wittenberge, von Magdeburg, von Dresden ab, wo sich vielleicht der Eigentümer einer „seegehenden Lustyacht“[70]) an Bord begab, um bis Helgoland zu fahren. Um den Vergleich mit der Bergtour wieder heranzuziehen, würde es hier dem bei der Droschkenfahrt zum Kieler Bahnhof Verunglückten in den Kopf wollen, wenn sich die Versicherungs-

---

68) Vgl. oben Anm. 9 sowie etwa BGB. §§ 90 ff., EGBGB. Artt. 2, 5 f.

69) Anders freilich Planck a. a. O., der zwar zugibt, daß seine Auffassung mit dem Wortlaute des Gesetzes nicht in Einklang steht, aber meint, daß sie den „der Auffassung des Lebens entsprechenden Sinn“ des § 16 wiedergebe.

70) Vgl. unten Anm. 200.

gesellschaft, von der er Unfallentschädigung beansprucht, darauf beriefe, im Vertrage seien ja Unfälle bei „Bergtouren“ ausgeschlossen?

Gegen die Stichhaltigkeit der Bemerkung in den Motiven habe ich mich bereits in meinen Vorträgen über das BGB.[71]) ausgesprochen. Inzwischen ist die gleiche Ansicht auch von Hölder,[72]) Loewenfeld,[73]) Müller und Meikel[74]) und Rehbein[75]) vertreten worden.[76]) Ihr könnte freilich entgegengehalten werden, daß, wenn man von Zweck und Ziel der Reise absieht und lediglich den Effekt maßgebend sein läßt (d. h. den Ort, wo der Untergang des Fahrzeugs stattfand), der Zufall das entscheidende Wort spricht; aber auch diesen Einwand habe ich bereits damals mit der Erwägung zu widerlegen versucht, daß ja überall da, wo der Gesetzgeber zeitliche oder räumliche Grenzlinien zieht, wo er also durch Einführung von Fristen oder Zonen den gordischen Knoten durchschlägt,[77]) stets ein inkommensurabler Rest von Willkürlichkeiten übrig bleibt.

Gegen Planck, den einzigen Autor, welcher die Auffassung, schon die Fahrt auf dem Zugangsgewässer zur hohen See sei zur Anwendung des § 16 BGB. genügend, eingehen-

---

[71]) 1 (München 1898), 132 Anm. 1.

[72]) Hölder im Beckschen Kommentar 1 (München 1900), 112 Anm. 1b.

[73]) Loewenfeld im v. Staudingers Kommentar 1 (2, München 1904), 103 Anm. 3aα.

[74]) Müller und Meikel, Das bürgerliche Recht des Deutschen Reichs (2) 1 (München 1904), 21.

[75]) Rehbein, BGB. mit Erläuterungen 1 (Berlin 1899), 9. Er ist der einzige von den genannten Autoren, der seine Annahme motiviert und zwar damit, daß erst das Meer mit seinen Gefahren erreicht sein müsse.

[76]) Die übrigen Verfasser von Kommentaren, Lehrbüchern und Vortragswerken schweigen zu obiger Kontroverse; desgleichen aus der Spezialliteratur zur Verschollenheitslehre. z. B. Riesenfeld, Verschollenheit und Todeserklärung . . . mit Rücksicht auf die Vorschläge des Entwurfs eines BGB. (Breslau 1891), insbes. 80 f., v. d. Decken in den SchlHolstAnz. 54 (Glückstadt 1890), 209 ff., insbes. 213, Kuhlenbeck in der JW. 24 (Berlin 1895) 369 ff. — Judikatur zu BGB. § 16 existiert noch nicht.

[77]) Vgl. auch die Bemerkungen in meinem System der Verschuldensbegriffe (oben Anm. 46) 121, 578.

der begründet,[78]) sei noch folgendes bemerkt: Zwar unter dem „Antritt der Reise“, den § 16 Abs. 2 als Anfangspunkt zur Berechnung der ein- bis dreijährigen Frist für die Vermutung des Schiffsunterganges aufstellt, verstehe ich allerdings gleichfalls[79]) „den Zeitpunkt, in welchem das Fahrzeug den Hafen verlassen[80]) hat, auch wenn es noch nicht sofort in die offene See gelangt ist“.[81]) Aber weshalb die Notwendigkeit, auf einen noch in der Flußmündung erfolgenden Untergang des Fahrzeugs statt des § 16 den § 17 BGB. anzuwenden, gegen eine strikte Auslegung des Wortes „Seefahrt“ sprechen soll, ist mir nicht ersichtlich.[82]) Wenn Planck wegen des Unterganges eines nur auf einem Flusse fahrenden Schiffes meint, daß sich hier Leben oder Tod der auf dem Schiffe befindlichen Personen regelmäßig ohne Schwierigkeit feststellen lasse und daß darum besondere Vorschriften über die Zulässigkeit der Todeserklärung entbehrlich erschienen seien, so trifft diese Argumentation auf breitere Flüsse, aus denen die Leichen doch sehr oft mit dem Strom in die offene See gezogen werden, wohl schwerlich zu; und

---

[78]) Denn eine eigentliche Motivierung ist es nicht, wenn B. Lehmann a. a. O. sagt: „es liegt kein Grund vor, die für die Seefahrt geltenden Vorschriften für den relativ kurzen Zeitraum auszuschließen, wo sich das Fahrzeug in einem nicht zur See zu rechnenden Gewässer befindet, und hierdurch Veranlassung zu haarspaltenden Tüfteleien zu geben“. Daß es trotzdem zu solchen „Tüfteleien“ kommen könnte, bzw. unter Umständen kommen müßte, vgl. unten vor Anm. 85 (sowie unten Anm. 114).

[79]) Mot. a. a. O. äußern sich darüber nicht.

[80]) Noch genauer: die Anker gelichtet; vgl. unten sub VII S. 119.

[81]) Praktisch wird dies und gar die in der vorigen Anmerkung berührte Modifikation in den weitaus meisten Fällen unerheblich bleiben, weil Ankerlichten, Verlassen des Hafens und Erreichung der offenen See doch wohl an demselben Tage (BGB. § 18 Abs. 2) stattfinden werden.

[82]) Ebensowenig vermag ich mich Katz, Verschollenheit und Todeserklärung, Erlanger Dissertation 1899, anzuschließen, der 23 f. aus den Worten „Antritt der Reise“ im § 16 Abs. 2 folgert, daß die Seeverschollenheit auch Vorgänge in den in die offene See mündenden Binnengewässern umfaßt; denn § 16 Abs. 2 betrifft doch nur den Spezialfall, daß auch das Schiff selber verschollen ist, und mußte für die dortige Fristberechnung einen festen Ausgangspunkt bieten.

da bei Schiffskatastrophen auf Binnenseen,[83]) wie den holsteinischen, märkischen, mecklenburgischen, hannoverschen und masurischen,[84]) oder auf Haffen die Schwierigkeit der Feststellung, ob einer der an Bord befindlich Gewesenen noch am Leben sei oder nicht, keine geringere sein dürfte, als wenn sich die Katastrophe auf der Kieler Föhrde ereignete, so ist nicht abzusehen, wo man die räumlichen Grenzen zu suchen hätte, bis zu denen die Stichhaltigkeit der Planckschen Erwägungen anerkannt werden müßte. Allen solchen[85]) Schwierigkeiten geht man aus dem Wege, sofern man eben nur die Fahrt auf offener See dem § 16 unterstellt.

Ebensowenig wie außer den Motiven die sonstigen Materialien[86]) geben übrigens auch die Vorläufer[87]) des BGB. einen Anhalt zur Deutung des § 16. Denn entweder sprechen sie[88]) von „Schiffen" schlechthin, die untergingen, oder sie gebrauchen ähnlich undeutliche und somit die Zugangsgewässer gleichfalls in Frage bringende Ausdrücke, z. B. „in See gegangen",[89]) „in Seegefahr verunglückt"[90]).

[83]) Daß im § 16 mit dem Ausdruck „Seefahrt" nur eine Fahrt auf der See, nicht eine Fahrt auf einem See gemeint ist, bedarf nicht der Erörterung.

[84]) Interessante Probleme des Internationalen Privatrechts würden auftauchen können, wenn das Ereignis auf dem Bodensee stattfand.

[85]) Die Schwierigkeiten in Abgrenzung der „See" (oben sub IV) vermeidet man allerdings, wenn man sich der Planckschen Ansicht anschließt. Vgl. hierzu wegen B. Lehmanns Argumentation oben Anm. 78.

[86]) Vgl. außer den oben Anm. 65 angegebenen Stellen noch Prot. 6, 111, RTKommB. 3 ff.

[87]) Soweit sie mir bei Abfassung dieser Studie zugänglich waren; über einige andere hier nicht genannte Gesetze vgl. Mot. 1, 39 f., Gierke, Deutsches Privatrecht 1 (Leipzig 1895), 372 Anm, 51, Stobbe, Handbuch des deutschen Privatrechts 1 (3, Berlin 1893), 312 Anm. 40, v. Roth, System des deutschen Privatrechts 1 (Tübingen 1880) § 61 Anm. 26, 35, 38, 40 ff., 91, 96.

[88]) So PrALR. I, 1 § 36, Österr. BGB. § 24, Sächs. BGB. § 41. — Code civil Artt. 112 ff. schweigt über Seeverschollenheit.

[89]) PrG. vom 24. Februar 1851, betr. die Todeserklärung in See gegangener verschollener Personen (GS. 23) §§ 2 und 3.

[90]) BayAG. zur älteren ZPO. und KO. v. 23. Februar 1879 Art 105; vgl. auch Loewenfeld a. a. O. 102 Anm. 1.

Wie es BGB. § 16 auf den Charakter des Schiffes nicht weiter ankommen läßt,[91]) so muß es, wenn man das Wort „Seefahrt“ allein betont, auch gleichgültig erscheinen,[92]) ob das Schiff freiwillig oder unfreiwillig (durch Sturm verschlagen) die Seegrenze passierte, wie auch umgekehrt ein von der See unfreiwillig in die Föhrde getriebenes Schiff, das in dieser untergeht, nicht unter § 16 zu stellen wäre.

Was zu § 16 BGB. ausgeführt wurde, muß auch im Prinzip für alle anderen Quellen geltend gemacht werden, welche das Wort „Seefahrt“ gebrauchen (im Prinzip nur, denn gerade zu diesem Worte lernten wir schon mehrere authentische Interpretationen kennen).[93]) Zu nennen wären außer einigen anderen Vorschriften[94]) namentlich HGB. §§ 474, 484, 489 Abs. 1, 509 Abs. 1, 510 Abs. 1 und Einführungsgesetz dazu Artt. 6 u. 7, wo von „Erwerb durch die Seefahrt“ bzw. „Verwendung eines Schiffes zur eefahrt“ die Rede ist:[95]) Eigenschaften, die, wenn sie einmal fest-

---

[91]) Vgl. oben Anm. 58. Unzutreffend erscheint es daher, wenn Cretschmar, Das Bürgerliche Recht 1 (Düsseldorf 1902), 8 sagt: „Mot. 1, 39, Seefahrt, Reise eines zum Erwerbe durch solche bestimmten Schiffes, HGB. § 474“ (auch die dortige Verweisung auf RG., SeuffA. 38. 32 ist nicht glücklich). Ebensowenig hätte Gareis in seinem Kommentar zum Allg. Teil des BGB. (Berlin 1900) 28 Anm. 1 auf HGB. § 474 verweisen sollen.

[92]) Vgl. ebenfalls (mit Bezug auf Haffe) bereits meine Vorträge a. a. O.

[93]) Vgl. über FlaggenG. § 25 No. 1 nebst Bekanntmachung vom 10. November 1899 § 1 Abs. 1 u. 2, SchiffsvermessungsO. § 1 Abs. 1 und SeeUVG. § 3 Abs. 1 und 2 oben sub I und II; über die inhaltlichen Abweichungen oben Anm. 24.

[94]) FlaggenG. § 1 Abs. 1 und § 26 Abs. 2 („zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmte Schiffe“) und § 6 Abs. 1 und 2 („die Seefahrt betreiben“); Verordnung, betr. den Geschäftskreis, die Einrichtung und die Verwaltung der deutschen Seewarte vom 26. Dezember 1875 (RGBl. 385) § 1 No. 1 („Zum Geschäftskreise der Seewarte gehören: 1. die Förderung der Seefahrten im allgemeinen“); vgl. ferner folgende Anm. Antiquiert ist (vgl. Bekanntm. vom 16. Juni 1903 § 13, oben sub II) § 1 No. 3 der Bekanntm. vom 6. August 1887 (oben Anm. 31), wo es hieß: „mit Fahrzeugen, welche nach ihrer Bauart und Ausrüstung zu selbständiger Seefahrt nicht bestimmt sind“.

[95]) Oder vielmehr in EGHGB. a. a. O. davon, daß die betreffenden Schiffe nicht zum Erwerb durch Seefahrt bestimmt sind bzw. daß ihre

stehen (vgl. oben 16), natürlich dem Schiffe überall treu bleiben[96]) und so auch in den Zugangsgewässern.

VII.

Das sog. „Seetestament"[97]) darf nach BGB. § 2251 errichten, wer sich „während einer Seereise an Bord eines deutschen, nicht zur Kaiserlichen Marine gehörenden Fahrzeugs außerhalb eines inländischen Hafens befindet".

So auffallend es zunächst ist, daß das Gesetz, welches im § 16 von einer „Seefahrt" gesprochen hatte („bei" der man sich „auf" einem Fahrzeuge befand), im § 2251 (und ebenso im § 2252 Abs. 3) von einer „Seereise" redet („während" derer man sich „an Bord" befand), so wenig kann darin eine Veränderung des Tatbestandes — etwa in der Richtung, daß die „Reise" von längerer Dauer als die „Fahrt" sein müsse — erblickt werden. Unausgeglichenheiten im Sprachgebrauche des BGB. sind zahlreich und von mir in meinem „System der Verschuldungsbegriffe"[98]) für verschiedene Stellen des BGB. aufgedeckt worden.

Auch hier meine ich, wie zu § 16 BGB., daß, wer sich zwar an Bord eines Seeschiffes, aber nicht jenseits der Grenze

Verwendung zur Seefahrt nicht des Erwerbes wegen erfolgt. Wie in Art. 6 auch in den Ausführungsbestimmungen vom 26. März 1903 zum Allerhöchsten Erlasse vom 7. Februar 1903 (RGBl. 199), betr. die Führung des Eisernen Kreuzes auf der Handelsflagge (ZBl. 143) sub 8b.

[96]) Vgl. aus der einschlägigen, hier nicht näher zu besprechenden Judikatur, neuestens z. B. ein Erkenntnis des Oberlandesgerichts Kiel vom 14. Dezember 1904 in den SchlHolstAnz. 69 (Glückstadt 1905), 97 f.

[97]) Dieser Ausdruck gehört ebenso wie „Seeverschollenheit" (vgl. oben Anm. 65) nur den Materialien (vgl. Mot. 5, 286 ff.) und der Literatur an. — Mißverständlich in der Richtung auf die Schiffsbesatzung könnte der Ausdruck „Seefahrertestament" bei Endemann-Gareis, Einführung in das Studium des BGB. (Berlin 1896) 368 gedeutet werden.

[98]) Vgl. (z. B. wegen „Zögern", „Zögerung", „verzögern", „unverzüglich", „Verzug"; wegen „böslich" und „böswillig"; wegen „widerrechtlich" und „rechtswidrig"; wegen „Arglist" und „Hinterlist") die Zusammenfassung a. a. O. § 84 S. 624 f.

des eigentlichen Meeres, sondern noch innerhalb eines Zugangsgewässers befand, nicht in der Lage ist, gemäß § 2251 zu testieren. Es fehlt ja auch wohl die Veranlassung zur Inanspruchnahme dieses privilegium causae. Ist man noch so sehr in der Nähe des Ufers, so wird man sich, wenigstens von Fällen der Schiffskatastrophen abgesehen und wenn nur etwa eine heftige Erkrankung des Testators (z. B. des sub VI erwähnten Yachteigentümers) vorliegt, noch immer leicht ans Land setzen und von der im § 2249 BGB. angegebenen Form der Testamentserrichtung vor dem Gemeindevorsteher Gebrauch machen können, ganz zu geschweigen des holographischen Testaments, das doch nur aus besonderen Umständen in der Person des Testators (Schreibensunkunde oder -unfähigkeit) außer Betracht bleiben würde.[99]

Übrigens bieten zu § 2251 die Materialien[100] gar keine Auskunft und in der Literatur[101] sind es nur Dernburg[102] und Planck,[103] welche sich äußern und zwar zugunsten der Anwendbarkeit des § 2251 auf Fahrten in den Zugangsgewässern. Was die gesetzgeberischen Vorläufer der §§ 2251 f. anlangt, so entspricht es unserer Auffassung, wenn ALR. I, 12 §§ 205 ff. den Fall voraussetzen,[104] daß der

---

[99]) Vgl. meinen oben Anm. 45 erwähnten Aufsatz über Soldatentestamente in China S. 117 f. Schwierigkeiten, die in der Sachlage beruhen (Mangel an Schreibmaterial, Schwankungen des Schiffes) schließen die Anwendbarkeit des § 2251 dennoch aus, weil ja nach §§ 2250, 2240 ff. sofort ein Protokoll aufgenommen werden muß.

[100]) Vgl. Mot. a. a. O. (zu E. I § 1929), Prot. 5, 346 ff., D. 431, KommB. 322.

[101]) Nicht zugänglich war mir die Schrift von Hallbauer, Testamentsrecht (3, Leipzig 1905).

[102]) Dernburg, Das bürgerliche Recht des Deutschen Reichs und Preußens 5 (Halle a/S. 1905), 99 Anm. 14.

[103]) Planck (Ritgen) 5 (Berlin 1902), 473 Anm. 2. — Aufs engste an Planck, jedoch ohne ihn zu nennen, schließt sich (vgl. auch unten Anm. 108) an Dennler, Das Seetestament, in der JustdRundsch. 4 (München 1905) No. 14, 209 ff., insbes. 210.

[104]) ALR. a. a. O. § 205. Im § 207 wird der Ausdruck „wirklich auf der See“ wohl, wie der Zusammenhang lehrt, mehr im Gegensatze zu „am Land“ gebraucht. — Vgl. für Preußen ferner das G. vom 8. Juni 1860,

Testator „auf einem Schiffe wirklich in See sich befindet," und wohl auch, wenn der Code civil artt. 988 ff. zu wiederholten Malen[105]) betont, daß das Testament „sur le mer", „en mer" errichtet sei, während es nach dem österreichischen[106]) BGB. § 597 genügt, wenn es sich um Anordnungen handelt, „welche auf Schiffahrten ..... errichtet werden".

Nicht nur mißverständlich im Ausdrucke,[107]) sondern auch inhaltlich bestreitbar ist Plancks[108]) Bemerkung: „Überdies ist die Frage, ob eine Seereise beendigt ist, im Sinne des § 2251 auch nach den persönlichen Verhältnissen des Erblassers zu beurteilen. Die Vorschrift findet daher nicht Anwendung, wenn das Schiff den das Endziel seiner Reise bedeutenden fremden Hafen bereits erreicht hat, der Erblasser aber wegen Krankheit es nicht verlassen kann". Denn die „Seereise" ist doch wohl von Erreichung der hohen See bis zur Wiederüberschreitung der Grenze eines deutschen Hafens von der hohen See her zu rechnen und nicht dadurch unterbrochen, daß das Schiff in einem ausländischen[109]) Hafen vor Anker gegangen ist.

---

betr. die Befugnis der Auditeure u. (GS. 240) § 12 („mit dem Augenblicke ..., wo das Schiff oder Fahrzeug wirklich in Dienst gestellt ist und den Hafen verlassen hat").

[105]) Code civil Artt. 988, 994, 996, 997 und zwar der Eingangsartikel 988 besonders deutlich mit den Worten ‚sur mer dans le cours d'un voyage'. — So auch schon Ordonnance de la marine von 1681 Art. 81 (les testaments faits sur mer); vgl. L. Perels, Testamente auf See, in der MarineRundsch. 11 II (Berlin 1900) 1002 (dort überhaupt interessante Zusammenstellungen über die Geschichte des Seetestaments).

[106]) Das Sächsische BGB. (§§ 2109 ff.) enthält keine einschlägige Spezialvorschrift, was sich wohl aus Mangel an aktuellem Sonderinteresse für Sachsen erklärt. — Die in den Mot. 5, 287 und bei L. Perels a. a. O. 1010 f. erwähnten, größtenteils außereuropäischen Gesetze, welche Vorschriften über Seetestamente enthalten, waren mir nicht zugänglich.

[107]) Vgl. („persönliche Verhältnisse") in BGB. §§ 1779 Abs. 2 Satz 1, 1839, 2047 Abs. 2.

[108]) Wegen Dennler vgl. oben Anm. 103.

[109]) Freilich ist es zweifelhaft, ob Planck unter einem „fremden" Hafen den Gegensatz zu einem „inländischen" versteht, von welchem im § 2251 die Rede ist, oder einen vom Ausfahrthafen verschiedenen, eventuell also deutschen Hafen.

Nun spricht aber § 2251 nicht bloß schlechthin von einer „Seereise“, sondern — anders wie § 16 BGB. wegen der Seeverschollenheit, jedoch ebenso wie EGBGB. Art. 44[110]) wegen des sog. Marinetestaments[111]) — auch noch davon, daß der Testator und das Schiff, an dessen Bord er ist,[112]) sich „außerhalb eines inländischen Hafens“ befindet. Es taucht also in Beispielen wie dem unserigen die Frage[113]) auf, ob durch diesen Zusatz etwas in der Deutung des § 2251 geändert wird.

Denjenigen zwar, welche gleich uns auf ein vor Erreichung der hohen See errichtetes Testament § 2251 nicht angewendet wissen wollen, kann es gleichgültig bleiben, ob sich (um auf unseren Fall wieder zurückzugreifen) der „Kieler Hafen“ auch bis zu derjenigen Grenzlinie ausdehnt, mit welcher

---

[110]) Dieser verlangt andererseits nicht, daß eine „Seereise“ vorliegt. Es würde also bei der unten Anm. 116 vertretenen Auffassung des Begriffes „Hafen“ zur Errichtung eines „Marinetestaments“ beispielsweise genügen, wenn sich das Schiff zu Übungszwecken in der (zwischen Friedrichsort und Bülk gelegenen, zur sog. „Außenföhrde“ gehörigen) Strander Bucht befindet und der Testator, der sich eine lebensgefährliche Verletzung zugezogen hat, sofort gemäß Art. 44 testieren will. Das dürfte auch der ratio legis entsprechen, da sich die räumliche Entfernung des Testators von einer Hafenortschaft und seine dienstliche Gebundenheit zu Schwierigkeiten in der Anwendung des gerichtlichen oder notariellen Testaments (BGB. §§ 2231 No. 1) kombinieren.

[111]) Ebenso auch FGG. § 184 Abs. 1.

[112]) EGBGB. Art. 44 verlangt diesen Aufenthalt an Bord nur von dem Schiffe und von den im Satz 1 a. E. genannten Personen, nicht auch von der Satz 1 a. A. genannten „Besatzung“; letztere könnte also ein Marinetestament wohl auch errichten, wenn sie selber sich in dienstlicher Funktion an Land (außerhalb eines inländischen Hafens) befände. Vgl. Mot. zum EGBGB. (Berlin und Leipzig 1888) 138.

[113]) In der gesamten Literatur zu BGB. § 2251 und zu EGBGB. Art. 44 habe ich wegen obiger Komplikation keine Bemerkung gefunden. — Nicht ganz klar ist es, wie bei Niedner, Kommentar zum EGBGB. (2, Berlin 1901) 114 Anm. 1 die Einklammerung der Worte „auf einer Seereise“ hinter den Worten „außerhalb eines inländischen Hafens“ gemeint ist (ob damit die Identität oder ein Gegensatz beider Wendungen oder das Fehlen der eingeklammerten Worte im EGBGB. Art. 44 angedeutet werden soll).

die offene See beginnt, oder ob er minder weit[114]) reicht. Wer sich dagegen der Dernburgschen und Planckschen Auffassung anschließt, daß die Seereise schon in dem Augenblicke beginnt, in welchem das Schiff losfährt, muß sich noch mit dem Ausdrucke „Hafen“[115]) auseinandersetzen und wird dabei auf allerhand Schwierigkeiten[116]) stoßen, die bei

---

[114]) Etwa nur bis zur Grenze der sog. „Binnenföhrde“ gegen die sog. „Außenföhrde“ (bei Friedrichsort) oder nur bis zur Grenze des sog. „Handelshafens“ gegen den oben sub I erwähnten „Kriegshafen“ (bei der Wilhelminenfähre nach Gaarden). — Bedeutungslos ist es natürlich, wieweit die Landkarten (z. B. die Generalstabskarte) den Begriff „Kieler Hafen“ (bzw. „Kieler Föhrde“, vgl. oben Anm. 25) erstrecken. — Eine Befragung der Interessenten würde über die Grenzziehung vermutlich noch viel weniger Übereinstimmung als sub IV ergeben.

[115]) Er ist in der Reichsgesetzgebung ungemein häufig zu finden; vgl. namentlich Handelsgesetzbuch und Seemannsordnung sowie z. B. Gesetz, betr. die Untersuchung von Seeunfällen (oben Anm. 18) und Vereinszollgesetz (oben Anm. 36). Sehr oft gerade mit dem Zusatze „inländisch“, „ausländisch“, „europäisch“, „außereuropäisch“ und vielfach in Zusammensetzungen wie Heimats-, Bestimmungshafen oder dergl., von denen für uns nur (vgl. unten sub X) „Seehafen“ von Interesse ist, wie er in der Reichsverfassung Art. 54 Abs. 3, RStempG. vom 14. Juni 1900 (RGBl. 275) § 32 nebst Novelle vom 3. Juni 1906 (RGBl. 615) Anlage 3 Art. 1 No. 6a u. b und im G., betr. die Küstenfrachtfahrt § 1 (oben Anm. 34) begegnet.

[116]) Für den Begriff „Hafen“ wird es wohl nicht als maßgebend zu betrachten sein, daß darunter im geographisch-technischen Sinne wohl jedes natürliche oder künstliche Bassin zu verstehen ist, welches einen gewissen Schutz gegen Wind und Wetter bietet (und bisweilen, wie die Kieler Föhrde, noch eine Anzahl Sonderhäfen, z. B. in Labö und an der Schwentinemündung, aufzuweisen hat). Es wird vielmehr seerechtlich mehr auf wirtschaftliche Momente ankommen, namentlich auf Vorhandensein von Lade- und Löschungsplätzen und -vorrichtungen (vgl. die Tatbestände des HGB. §§ 522 Abs. 2, 563 Abs. 1, 714, 875 Abs. 1, 879 Abs. 2 und SeemO. § 45 Abs. 2), sowie auf die Anwesenheit gewisser seerechtlicher Spezialbehörden (vgl. die Tatbestände aus SeemO. §§ 18, 24 Abs. 2, 29, 47, FlaggenG. § 15, SchiffsvermessungsO. § 33 Abs. 1). Jedenfalls zum mindesten im Sinne des uns interessierenden § 2251 BGB. wird man eine derartige engere Begrenzung des „Hafens“ anzunehmen haben, weil den Gegensatz des dortigen Tatbestandes doch wohl der Fall bilden soll, daß das Schiff in leicht erreichbarer Nähe eines Richters oder Notars oder eines Gemeindevorstehers vor Anker liegt.

strenger Auslegung des Wortes „Seereise" eben in Fortfall kommen.

Dies Wort „Seereise" habe ich im sonstigen Reichsrechte nur noch in zweien auf das Auswanderungswesen bezüglichen Normen[117]) angetroffen; in den anderen deutschen Gesetzen scheint es überhaupt nicht mehr zu begegnen und z. B. das Handelsgesetzbuch wie die Seemannsordnung begnügen sich, von der „Reise" schlechthin[118]) zu sprechen, worunter dann je nach dem sonstigen Tatbestande der betreffenden Einzelnorm Vorgänge in den Zugangsgewässern bald einbegriffen bald ausgeschlossen werden können oder müssen.[119])

Wenn das Personenstandsgesetz im § 61 von Beurkundung der Geburten und Sterbefälle handelt, „welche sich auf Seeschiffen während der Reise ereignen", so dürfte es bei dieser an den Ausdruck „Seereise" allerdings anklingenden, mit ihm aber keineswegs gleichbedeutenden Wendung einem Zweifel nicht unterliegen,[120]) daß zwar Schiffe gemeint sind, die in See zu gehen pflegen, der vom Schiffer zu beurkundende Vorgang selber sich aber sehr wohl in einem Zugangsgewässer abgespielt haben kann.[121])

---

[117]) G. über das Auswanderungswesen vom 9. Juni 1897 (RGBl. 463) § 29 Abs. 1 und Bekanntmachung, betr. Bestimmungen über den Geschäftsbetrieb der Auswanderungsunternehmer vom 14. März 1898 (RGBl. 39) §§ 5 No. 17, 9 No. 15, 16, 17, 20. In diesen Bestimmungen wird man übrigens, aber nur wegen des speziellen Wortlautes (G. vom 9. Juni 1897 a. a. O.) bzw. wegen des sonstigen Inhalts der Norm (Bekanntm. vom 14. März 1898 a. a. O.), anzunehmen haben, daß die „Seereise" bereits mit dem Ankerlichten beginnt.

[118]) Bzw. von Ausreise, Rückreise, Zwischenreise, Bodmereireise.

[119]) Vgl. z. B. HGB. §§ 522 f., 534 ff., 549, 553 einerseits und §§ 528, 547 andererseits.

[120]) Vgl. auch F. Perels a. a. O. 106 Anm. 2 (ebenso L. Perels, Die Seemannsordnung, Berlin 1902, 86 Anm. 2), Hinschius, Personenstandsgesetz, wo (2, Berlin 1876, 182 Anm. 12) das Schlagwort „Segelschiffe" natürlich auf einem Druckfehler beruht.

[121]) Gerade daß BGB. § 2251 sich nicht an obige Wendung angelehnt hat, kann als ein Argument gegen die von Dernburg und Planck vertretene Ansicht erscheinen.

VIII.

Während das BGB. mit dem Begriff „See“ außer im § 16 (der in Abs. 2[122]) auch noch die „Ostsee“[123]) erwähnt) und im § 2251 (nebst dem sich diesem anschließenden § 2252) nirgends weiter operiert, hat naturgemäß das HGB., namentlich in seinem dem „Seehandel“ ausdrücklich gewidmeten Buch IV,[124]) der „See“ und gewisser Zusammensetzungen mit „See“ weit häufiger gedacht. Die „See“ allein habe ich allerdings nur im § 1 No. 5 und § 517 Abs. 3 erwähnt gefunden; es werden aber noch außer der schon sub VI besprochenen „Seefahrt“ eine Anzahl Komposita genannt, von denen ein Teil wenigstens[125]) für die Frage, ob auch Zugangsgewässer und die sich in ihnen abspielenden Vorgänge in Betracht kommen, interessieren wird. Ich meine die Worte: „Seegefahr“ (HGB. § 693 zweimal und § 849 Abs. 3), „Seeleute“ (EG. HGB. Art. 8 No. 4), „Seemannsbrauch“ (§ 514 Abs. 1),

---

[122]) Derselbe § 16 Abs. 2 erwähnt noch mehrfach das „Meer“ (europäische, außereuropäische Meere, Mittelländisches, Schwarzes und Azowsches Meer; vgl. HGB. §§ 483, 861, WO. Artt. 78 f.). Damit und mit Erwähnung eines „Hafens“ in dem sub VII besprochenen § 2251, sowie in EGBGB. Art. 44 sind aber auch alle Vorschriften des BGB. erschöpft, welche für seerechtliche Fragen im weitesten Sinne nicht bloß von ganz mittelbarem Interesse sind. Vgl. höchstens etwa noch die Erwähnung der Schiffe und Schiffsregister in §§ 435, 1259 ff., sowie die Erwähnung einer Schiffspart im § 1272. Der im § 196 No. 3 begegnende „Schiffer“ und die im EGBGB. Art. 125 genannten „Dampfschiffahrtsunternehmungen“ können auch ins Binnenschiffahrtsrecht (vgl. über Flußbett und Flößereirecht EGBGB. Art. 65) gehören.

[123]) Die Abgrenzung dieses Begriffes ist natürlich von der der „Seefahrt“ abhängig, so daß also (vgl. oben sub VII) m. E. die Zugangsgewässer nicht dahin gehören.

[124]) Aus HGB. Buch I—III vgl. nur die im Text erwähnten §§ 1 No. 5 und 368 Abs. 2.

[125]) „Seemannsamt“ (§ 749 Abs. 3 in der Fassung des ReichsG. vom 2. Juni 1902, RGBl. 218), „Seemannsordnung“ (§ 548 in derselben Fassung, § 706 No. 5 und EGHGB. Art. 8 No. 3 und dazu jetzt SeemO. vom 2. Juni 1902 § 138), „Seeraub“ (§ 820 Abs. 2 No. 4), „Seeräuber“ (§§ 706 No. 5 und 6, 861 No. 2), „Seeuntüchtigkeit“ „seetüchtig“, „seeuntüchtig“ (§§ 479 Abs. 1 und 2, 513, 559 Abs. 1, 821 No. 1), „Seeversicherung“ (§ 778), „Seewasser“ (§ 820 Abs. 2 No. 1).

„Seenot“ (Überschrift zu Abschn. VIII, sowie § 740 Abs. 1 und 2), „Seeschiff“ (EGHGB. Art. 6 und Art. 19 No. 2), Seeschiffahrt (§§ 778 und 853, Überschrift zu Abschnitt X und EGHGB. Art. 8 No. 4), „Seeschiffer“ (§ 363 Abs. 2) und „Seeunfälle“ (§§ 820 Abs. 2 No. 1 und 851 Abs. 2 zweimal).

In allen diesen Normen dürfte doch wohl nur an die eigentliche See zu denken und ein Zugangsgewässer wie die Kieler Föhrde außer Betracht zu lassen sein,[126] und es würde kaum erforderlich erscheinen, darüber auch nur ein Wort zu verlieren, wenn nicht das Gegenteil zum Begriffe „Seenot“ behauptet worden wäre und demgemäß dann vielleicht ebensogut etwa zu den Begriffen „Seegefahr“ oder „Seeschiff“, „Seeschiffahrt“ usw. behauptet werden könnte.

In ziemlich[127] konstanter Judikatur haben nämlich die interessierten Gerichte,[128] denen auch die Literatur[129] mit

---

[126]) Vgl. jedoch auch hier natürlich das oben S. 28 zwischen Anm. 118 und 119 Bemerkte.

[127]) Vorsichtig und bedenklich äußern sich insbesondere für den Fall, daß das Schiff im geschlossenen Hafenbassin liegt, die Entscheidung des Reichsgerichts vom 25. Oktober 1881, 5 (1882), 89 ff. No. 23 (insbes. 91) und die Entscheidungen des Hanseatischen Oberlandesgerichts vom 13. Oktober 1888 bzw. 24. Mai 1893 in der HansGZ. 88, 276 No. 120 und 93, 153 No. 52.

[128]) Vgl. Entscheidung des Ober-Appellatonsgerichts Lübeck vom 5. Juli 1866 bei Kierulff, Sammlung der Entscheidungen des Ober-Appellationsgerichts zu Lübeck 2 (1866) (Hamburg 1867), 510 ff. (insbes. 513) und in der HansGZ. 66, 279 ff. No. 38, Entscheidung des Landgerichts Hamburg vom 22. Juni 1888 und des Hanseat. Oberlandesgerichts vom 11. März 1889 in der HansGZ. 89, 93 f. No. 35, sowie in SeuffA. 44 (1889), 340 f. No. 208. — Eine Reihe weiterer Entscheidungen (in denen hanseatische Gerichte ohne besondere Untersuchung in einschlägigen Fällen Seenot angenommen haben), die sich wohl noch vermehren ließe, vgl. bei Burchard a. a. O. 40 Anm. 1—4 (Hamb. Handelsgericht vom 13. Juli 1865 und 29. April 1872, Hanseat. Oberlandesgericht vom 9. Dez. 1875 und 17. Nov. 1888, HansGZ. 65, 244 No. 31; 72, 206 No. 167; 76, 182 No. 120; 89, 10 No. 5.

[129]) Vgl. Lewis, Seerecht (oben Anm. 11) 2, 165, Schaps a. a. O. 702 Anm. 4, Brodmann a. a. O. 144 Anm. 2, Gareis-Fuchsberger a. a. O. 1133, F. Perels, öffentl. Seerecht (Berlin 1884) 313 f., Bartelt, Der Anspruch auf Berge- und Hilfslohn nach Deutschem Seerecht (Greifswalder Dissertation 1899) 25 (ohne wesentliche Begründung und unter ziemlich

alleiniger Ausnahme von Burchard[130]) gefolgt ist, angenommen, eine „Seenot“ könne auch auf Flüssen und Binnengewässern[131]) eintreten und die Anwendbarkeit der §§ 740 ff. HGB. herbeiführen.

Es muß aber dieser Auffassung energisch widersprochen werden. Der Grund, welcher für sie geltend gemacht worden, daß nämlich die mit der Seefahrt überhaupt verbundenen Gefahren und die aus der Isoliertheit des Schiffes sich ergebende Angewiesenheit auf fremde Hilfe auch in den Zugangsgewässern Platz greifen, kann nicht stichhaltig erscheinen oder aber müßte legislatorisch ebensogut auch für größere Landseen (vgl. oben sub VI) anerkannt werden. Und vor allem widerspricht jener Ansicht m. E. der Ausdruck „Seenot“ selber aufs deutlichste.

Denn das Wort „Seenot“ gestattet doch wohl nur zwei Möglichkeiten der Auslegung: entweder im Sinne der auf der hohen See[132]) entstandenen oder[133]) im Sinne der durch sie hervorgerufenen Not — zumeist wird beides gleichzeitig vorliegen —; und in beiden Fällen wäre eine Ausdehnung des Begriffs auf Vorgänge in den Zugangsgewässern höchstens dann zulässig, wenn ausnahmsweise das bereits in „Seenot“ befindliche Schiff nach dem Eingange des Zugangsgewässers verschlagen wurde oder wenn die

flüchtiger Nachprüfung der Judikatur), Schneider in GoldschmidtsZ. für Handelsrecht 56 (Stuttgart 1905) 38, Wasmund, Das räumliche Geltungsgebiet der Vorschriften über Hilfeleistung in Seenot nach dem öffentlichen Seerecht des Deutschen Reiches (Greifswalder Dissertation 1900) 13 f. (wo jedoch der Satz „wie man aus dem Namen entnehmen könnte“ wohl besser hinter die Worte „nicht nur“ zu stellen gewesen wäre).

[130]) Burchard (oben Anm. 13) 38 ff., jedoch nicht mit aller Schärfe und Unbedingtheit, immerhin aber der bisherigen Judikatur gegenüber skeptisch. Gegen Burchards Beweisführung insbes. auch Störk in v. Stengels Wörterbuch des Deutschen Verwaltungsrechts, Ergänzungsband III (Freiburg 1897) 242.

[131]) Das BinnenSchG. selber (§§ 92 ff.) spricht nur (§ 93) von einer „Gefahr“, in der sich das Schiff befindet.

[132]) Dies scheint trotz Streichung der Worte „auf offener See“ die Anschauung der Kommission zur Beratung des AHGB. gewesen zu sein; vgl. Prot., herausg. von Lutz, Teil VIII (Würzburg 1863) 4145.

[133]) Wie bei „Hungersnot“, „Feuersnot“, „Wassersnot“.

elementaren Fährnisse, welche ein lebhafter Seegang hervorzurufen vermag, durch Weiterrollen der Wellen ins Zugangsgewässer fortgepflanzt und etwa in der Elb- und Wesermündung noch durch die Einwirkung von Ebbe und Flut gesteigert werden. Von solcher indirekten Fortpflanzung der „Seenot“ ist aber wiederum in der Judikatur und Literatur nicht die Rede.

Auch die sonstigen Quellen, in denen der „Seenot“ Erwähnung geschieht, bieten keinen Anhalt, das Wort auf Vorgänge in den Zugangsgewässern zu beziehen. So insbesondere die Strandungsordnung (oben sub II) in der Überschrift zu Abschn. II („Von dem Verfahren bei Bergung und Hilfsleistung in Seenot“), sowie im § 4 („ein auf den Strand geratenes oder sonst unweit desselben in Seenot befindliches Schiff“), § 9 Abs. 2 („während der Seenot“), § 35 Abs. 1 („Gegenstände, welche in Seenot vom Strande aus geborgen sind“) und die Instruktion zur Strandungsordnung vom 24. November 1875 (ZBl. 750), § 1 Abs. 1 („wenn ein Schiff vor der deutschen Küste oder in deutschen Gewässern in Seenot gerät“), § 2 („solange ein Schiff sich in Seenot befindet“), § 4 („im Falle einer Seenot“), § 5 („Reeder und Versicherer eines in Seenot geratenen Schiffes“). Und wenn F. Perels[134]) 196 Anm. 3 meint, die Erstreckung des Begriffes „Seenot“ auch auf Binnengewässer sei „auf die nach Gesetz oder Verkehrsauffassung der See gleichzuachtenden Binnengewässer zu beschränken“, so befinden wir uns mit diesem Autor zwar in Berücksichtigung der Verkehrsanschauung in Übereinstimmung (vgl. oben sub IV), müssen aber auch hier (vgl. I und II) die Befugnis leugnen, aus anderen Gesetzen[135]) eine Gleichstellung der Binnengewässer mit der See abzuleiten. Im Gegenteil müssen wir die im § 4 StrandO. und im § 1 der Instruktion zu ihr gebrauchten Wendungen „Strand oder unweit desselben“ und „deutsche Küste“, „deutsche Gewässer“ wegen

---

[134]) Oben Anm. 17. Er äußert sich gegen Bartelt (oben Anm. 129) 25 und unter Berufung auf Burchard (oben Anm. 130), bes. 29.

[135]) Das oben sub II wegen StrandO. § 22 Bemerkte interessiert hier nicht.

der gleichzeitigen Erwähnung der „Seenot“ auf die durch die hohe See bestimmten oder doch noch in deren allerunmittelbarsten[136]) Nähe gelegenen Distrikte einschränken.

Natürlich ist der einfache Ausdruck „Not“ in Artt. 31 und 32 der Seestraßenordnung (oben sub II) auf alle Notfälle, gleichviel in welchem Wasser sich das betreffende „Fahrzeug“ befindet, zu verstehen; um so mehr, als ja diese Seestraßenordnung, wie wir schon (a. a. O.) feststellten, auch auf die Zugangsgewässer angewendet sein will. Aber gerade daraus, daß das Wort „Not“ schlechthin im Handelsgesetzbuch nicht Verwertung gefunden hat, wird man eine Bestärkung unserer strikten Auslegung der „Seenot“ erblicken können und darum die gegnerische Auffassung ablehnen müssen, die doch geradezu auf eine willkürliche Vertauschung des Ausdrucks „Seenot“ mit dem Ausdrucke „Not eines Seeschiffes“ herauskommt.

IX.

In den fast zahllosen sonstigen Quellen, die sich neben dem HGB. auf seerechtliche Angelegenheiten, sei es des Privatrechts, sei es des öffentlichen Rechts beziehen, begegnet man, zum größten Teil wenigstens,[137]) den sub VIII erwähnten Ausdrücken[138]) oder solchen Ausdrücken, die mit jenen nahe verwandt sind,[139]) naturgemäß wieder, und es muß

[136]) Die von uns sub V angenommene Situation bei Möltenort würde hierzu m. E. nicht ausreichen.

[137]) Nicht fand ich sonst noch die Ausdrücke „Seemannsbrauch“, „Seeräuber“, „Seeraub“ und „Seeversicherung“.

[138]) Wegen „Seefahrt“ vgl. bereits oben sub VI und VIII, wegen „Seeunfall“ und „See“ unten S. 35 ff. und sub X, wegen „Seegefahr“, „Seeleute“, „Seeschiff“, „Seeschiffahrt“ und „Seeschiffer“ insbes. z. B. SeeUVG. (§§ 1, 4, 12 f., 20 f., 49, 58, 106, 151 f., Überschrift zu Abschn. IX), GewO. (§§ 6, 31), die Reichsgesetze vom 2. Juni 1902 (RGBl. 175 ff., 212 ff.), die Bekanntmachung vom 16. Januar 1904 (oben Anm. 21) nebst Anlagen, Personenstandsges. a. a. O. (oben S. 28), Reichsverf. Art. 52 Abs. 2 u. 3. — Zu den oben Anm. 125 erwähnten Ausdrücken „Seemannsamt“, „Seemannsordnung“, „Seeuntüchtigkeit“ usw., insbes. Seemanns-Ordnung und See-Unfallversicherungsgesetz.

[139]) So „Seefahrtsbuch“, „Seefahrzeuge“, „Seefischereifahrzeuge“, „Seeschiffahrtsbetrieb“, „-kundige“, „-straßen“, „-zeichen“, „Seedampf-

ebenso wie für das Geltungsgebiet des HGB. auch für das aller übrigen Quellen als Prinzip behauptet werden, daß „See" hier[140]) gleichfalls im Sinne der hohen See, also für Kiel mit Ausschluß der Föhrde, zu verstehen ist. So selbstverständlich diese Behauptung auch hier erscheint, so wenig darf sie aber auch diesbezüglich als gänzlich unbestritten betrachtet werden.

Es findet sich nämlich wegen der „Seeunfälle" in Theorie[141]) und Praxis[142]) die Ansicht vertreten, daß dieser Begriff auch auf die Zugangsgewässer zu erstrecken sei. Wenngleich man nun diese Auffassung allenfalls soweit billigen könnte, als sie die Nordsee beträfe, bei der sich die sub VIII erwähnte Einwirkung von Ebbe und Flut in Betracht ziehen ließe, so wird man ihr widersprechen müssen, was die in der Judikatur begegnenden Fälle des Greifswalder Boddens,[143]) des Hafens von Schleswig,[144]) des alten Eiderkanals bei Flemhude[145]) und gerade auch unserer Kieler

---

schiffe", „Seehandelsschiffe", „Seemann", „Seesteuermann", „seemännische Bevölkerung", „Seemannskassen". Vgl. namentlich auch hier SeemO. (§§ 7, 9, 11, 16 f., 19, 43, 107, 114, 132) und SeeUVG. (§§ 1, 3, 69), aber auch z. B. FlaggenG. (§§ 4, 26), InvVG. vom 13. Juli 1899, RG. Bl. 463 (§§ 1 No. 3, 52, 62), RV. (Art. 4 No. 9, Art. 53 Abs. IV), Bekanntmachungen vom 16. Januar 1904, oben Anm. 21 (§§ 1 ff., 4, 12, 16, 32, 53) und 5. Mai 1904, RGBl. 163 (§§ 9, 11, 13). — Über „Hochseefischereifahrzeuge" unten Anm. 164.

[140]) Vgl. jedoch das oben S. 28 Bemerkte.

[141]) Vgl. Schaps (oben Anm. 13) 694 Anm. 2, F. Perels (oben Anm. 17) 210 Anm. 1 b, dieser unter vergleichender Heranziehung der Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See vom 9. Mai 1897 (jetzt Seestraßenordnung vom 5. Februar 1906), Einleitung (oben sub II), jedoch unter Ablehnung einer Heranziehung der V. vom 10. November 1899 (oben sub I) und des SeeUVG. (oben sub II). — Über v. Möller bereits oben Anm. 30.

[142]) Weitere Judikatur, als die unten angegebene, habe ich zum Begriff „Seeunfall" hinsichtlich der Örtlicheit nirgends, auch nicht in den Erkenntnissen der Seeämter und des Ober-Seeamtes, gefunden.

[143]) Entsch des Ober-Seeamts vom 13. Oktober 1884 in Bd. 6 der in Anm. 14 erwähnten Sammlung a. a. O.

[144]) Spruch des Seeamts Flensburg vom 1. Februar 1887, gleichfalls oben Anm. 14.

[145]) Entsch. des Ober-Seeamts vom 29. Dezember 1892, ebenda 10 (1894), 360 ff., insbes. 365 ff.

Föhrde[146]) betrifft. Denn der Ausdruck „Seeunfall" ist m. E. nicht anders als der schon sub VIII besprochene Ausdruck „Seenot" — und wie ferner etwa der Ausdruck „Seegefahr"[147]) — nur auf Vorgänge zu beziehen, welche auf der hohen See und (oder) durch deren spezifische Gefahren hervorgerufen werden.

Von dieser strengen Interpretation des Begriffes „Seeunfall" muß allerdings eine Ausnahme gemacht werden. Sie bezieht sich auf den Anwendungskreis des Gesetzes vom 27. Juli 1877,[148]) betr. die Untersuchung von Seeunfällen, und damit allerdings auf die für dieses Wort wichtigste Quelle, zu der auch die erwähnten Äußerungen der Literatur und Judikatur gehören. Die Hereinbeziehung der Zugangsgewässer rechtfertigt sich hier aber nicht etwa dadurch,[149]) daß im Kommissionsberichte[150]) zu diesem Gesetz die angedeutete Auffassung[151]) geäußert[152]) und damit motiviert wird, es seien „die Worte „Seeunfall" und „Kauffahrteischiffe" genügend deutlich ...., um jeden Zweifel darüber auszuschließen, daß der Untersuchung durch die Seeämter

---

[146]) Spruch des Seeamts Flensburg vom 18. April 1896, ebenda 12 (1899), 39. Einen die Kieler Föhrde betreffenden Fall neueren Datums (Zusammenstoß des Schraubendampfers „Podbielski" von Kiel mit einem Schleppzuge der Kaiserlichen Marine am 20. August 1902 in der Nähe der „Seebadeanstalt") erörtern Spruch des Seeamts Flensburg vom 4. November 1902 und Entsch. des Ober-Seeamts vom 28. April 1903 in Bd. 15 (1905), 111 ff.

[147]) Vgl. oben sub VIII und sub IX Anm. 138.

[148]) Oben Anm. 18.

[149]) Das Erkenntnis vom 29. Dezember 1892, oben Anm. 145, beruft sich ausdrücklich auf den Kommissionsbericht; ebenso beruft sich darauf Caesar, Handbuch der deutschen Reichsgesetzgebung betr. Seeunfälle (Bremen 1882) 10 Anm. 1.

[150]) Abgedruckt in den Drucks. d. DR. 2. LP. IV. Sess. 1876 Bd. III Nr. 120 S. 2.

[151]) Und zwar in folgenden Richtungen: „auch wenn solche Schiffe sich auf Flüssen oder Binnengewässern befinden oder im Hafen sich bewegen oder dort festliegen oder beim Stapellauf eines für die Seeschiffahrt bestimmten Schiffes".

[152]) A. a. O. wird ferner bemerkt, daß entgegenstehende Anträge abgelehnt worden seien.

alle Unfälle ... unterliegen sollen, von welchen für die Seeschiffahrt bestimmte Kauffahrteischiffe auf dem Wasser betroffen werden", vielmehr erscheint mir diese Begründung durchaus unzureichend. Wenn ich allerdings dennoch zu dem nämlichen Endergebnisse gelange und damit gleichzeitig die Kompetenz der Seeämter zur Untersuchung auch der Unfälle auf Binnengewässern zugebe, so glaube ich mich auf § 2 des Gesetzes stützen zu dürfen. Indem dieser nämlich in No. 2a in den Anwendungskreis des Gesetzes neben den Unfällen deutscher Kauffahrteischiffe auch die Unfälle ausländischer Kauffahrteischiffe einstellt, „wenn der Unfall sich innerhalb der deutschen Küstengewässer ereignet hat", würde es doch ein eigentümliches Gesamtbild abgeben, wollte man nicht auch Unfälle der deutschen Kauffahrteischiffe in den „Küstengewässern" als „Gegenstand der Untersuchung" durch die Seeämter betrachten; da nun aber ferner unter den Begriff der „Küstengewässer" doch wohl[153]) auch die Zugangsgewässer gehören, so wären diese also unbedingte Objekte für das Interesse unseres Gesetzes, gleichviel ob das verunglückte Kauffahrteischiff ein deutsches oder ein ausländisches ist. Danach wird man also den Ausdruck „Seeunfall" auch schon in der Überschrift des Gesetzes nicht wörtlich, sondern mehr im Sinne von „Unfall eines Seeschiffes" — und zwar speziell eines zum Erwerb durch Seefahrt bestimmten Kauffahrteischiffes — zu verstehen genötigt sein.

Die angedeutete Ausnahme darf aber nur soweit anerkannt werden, als das besprochene Gesetz selber von Seeunfällen redet (vgl. §§ 1, 2 und 35) oder in anderen Gesetzen

[153]) Freilich ist der Begriff der „Küstengewässer" ebenso unbestimmt (und m. E. für inländische Normen nur ebenso bestimmbar) wie der Begriff „See" (vgl. oben sub IV). Die z. B. von F. Perels 211 Anm. 4 gegebene Abgrenzug entspricht der völkerrechtlichen Anschauung, diese ist aber m. E. zwar für § 2 Nr. 2a, aber nicht für § 2 Nr. 1 („deutsche Kauffahrteischiffe") maßgebend; vgl. das oben sub IV Ausgeführte. Zweifel bleiben noch immer auch bei einem Vereinigungsversuche, wie dem obigen, bestehen, so wegen derjenigen Teile von Flüssen, die sich schon in größerer Entfernnng von der offenen See befinden und, wie namentlich die Schlei bei Schleswig (oben Anm. 144), mit ihr nicht mehr in dem für „Küstengewässer" doch wohl anzunehmenden Zusammenhange stehen.

herangezogen wird. Letzteres ist der Fall namentlich[154]) im SeeUVG. (oben sub II) § 73[155]), in dessen Überschrift und sonstigem Text[156]) das Wort „Unfall" aber natürlich nicht auf einen solchen hinweist, der einem Schiffe begegnet ist, sondern auf einen solchen, der — vielleicht ganz unabhängig von einer Schiffskatastrophe, möglichenfalls aber kausal durch sie herbeigeführt — eine der im § 1 des Gesetzes bezeichneten Personen betroffen hat.

Wo die deutsche Gesetzgebung sonst noch „Seeunfälle" erwähnt,[157]) kann vollends an eine der wörtlichen Auslegung widersprechende extensive Deutung nicht gedacht werden.

X.

Wenngleich ich betreffs der sehr zahlreichen übrigen auf die See bezüglichen Wendungen und Worte, die in den deutschen Seerechtsquellen[158]) zu finden sind, nichts von weiteren Kontroversen über die Tragweite und speziell über die Frage nach der Einbeziehung oder Nichteinbeziehung der Zugangsgewässer entdeckt habe, so ist die Möglichkeit solcher Kontroversen angesichts der erörterten Zweifel zu den Begriffen „Seefahrt", „Seereise", „Seenot" und „Seeunfall" nicht unbedingt ausgeschlossen. Es wird also immerhin lohnend er-

---

154) Vgl. ferner den ZirkularErl. an die Kaiserlichen Konsulate zur Ausführung des Ges., betr. die Untersuchung von Seeunfällen vom 23. November 1877 (ZBl. 634) Abs. 1 und 3 Nr. 1 (und — „Unfall" — No. 2).

155) Abs. 1 erwähnt das Gesetz, betr. die Untersuchung von Seeunfällen selber und spricht unter Hinweis auf § 14 von den zur Kenntnis gewisser Behörden gelangenden Seeunfällen, Abs. 2 spricht von der „bei Seeunfällen" bestehenden Anzeigepflicht.

156) Vgl. Abs. 2 des in der vorigen Anm. erwähnten § 73; ferner §§ 1, 65 ff., 133 f., 136, 164 und gewisse Zusammensetzungen, z. B. in §§ 34, 50, 71 f., 142.

157) Außer HGB. §§ 820, 851, oben sub VIII, vgl. Bek. vom 16. Januar 1904 (ohen Anm. 21) Anlage II D 8, III D 11 und IV D 11 (wonach Gegenstände gewisser Prüfungen unter anderen „Kenntnis der Rettungsmaßregeln bei Strandungen und anderen Seeunfällen" bilden); sodann Ges. über das Auswanderungswesen (oben Anm. 117) § 30 und Bek. vom 14. März 1898 (ebenda) § 7 No. 31 und § 9 No. 23.

158) Vgl. oben Anm. 2.

scheinen, einen wenn schon flüchtigen Blick auch noch jenen Quellenausdrücken zu schenken.

Am zweckmäßigsten dürfte mit der Erwähnung der „hohen“ bzw. „offenen“ See begonnen werden.

Die „hohe See“ wird ausdrücklich genannt im Titel des schon sub III gestreiften Internationalen Vertrages vom 16. November 1887/14. Februar 1893 „zur Unterdrückung des Branntweinhandels unter den Nordseefischern auf hoher See“ sowie im Titel und im § 1 seines Ausführungsgesetzes dazu vom 4. März 1894.[159]) Was hier unter „hoher See“ zu verstehen sei, wird in Art. 1 des Vertrages authentisch interpretiert, indem er sagt: „die Bestimmnngen dieses Vertrages finden in der Nordsee außerhalb der Küstengewässer und innerhalb der durch den Art. 4 des Haager Vertrages vom 6. Mai 1882, betr. die polizeiliche Regelung der Fischerei festgestellten Grenzen Anwendung“. Gemeint ist der „Internationale Vertrag, betr. die polizeiliche Regelung der Fischerei in der Nordsee außerhalb der Küstengewässer“,[160]) und die „Küstengewässer“ werden wiederum in Art. 2 Abs. 1 und 2 dieses Vertrages authentisch dahin erklärt, daß sie die „Gebiete bis zu drei Seemeilen[161]) Entfernung von der Niedrigwassergrenze in der ganzen Längenausdehnung der Küsten . . . und der davor liegenden Inseln und Bänke“ umfassen, wobei „in den Buchten das Gebiet der drei Seemeilen von einer geraden Linie ab zu rechnen“ ist, „welche in dem dem Eingang der Bucht zunächst gelegenen Teile von einem Ufer derselben zum anderen da gezogen gedacht wird, wo die Öffnung zuerst nicht mehr als 10 Seemeilen beträgt“. — Diese authentischen Erklärungen sind natürlich bedeutungslos, wo sonst noch von „hoher See“ die Rede ist; dies ist der Fall in der Verordnung, betr. den Geschäftskreis, die Einrichtung und die Verwaltung der deutschen Seewarte[162]) § 1 No. 1a — „die meteorologischen Erschei-

[159]) RGBl. 151.

[160]) Gleichfalls oben sub III.

[161]) Wegen dieses Begriffes „Seemeile“ vgl. zu Art. 3 desselben Vertrags oben Anm. 43.

[162]) Vgl. bereits oben sub VI.

nungen auf hoher See" gehören danach zu dem schon oben sub VI berührten „Geschäftskreise der Seewarte" — sowie in einer großen Anzahl von Quellen, die sich mit der „Hochseefischerei"[163]) und den „Hochseefischereifahrzeugen"[164]) beschäftigen.

Die „offene" See findet sich in der StrandO.[165]) § 21 Abs. 1 erwähnt wegen des Falles, daß „ein verlassenes Schiff oder sonstige Gegenstände, in offener See treibend, von einem Fahrzeuge geborgen werden", sowie im FlaggenG.[166]) § 24, wonach gewisse Handlungen (z. B. unberechtigte Führung der Reichsflagge) auch dann strafbar sind, wenn sie „im Auslande oder auf offener See begangen werden".[167])

Lediglich der „See", so daß also die Zugangsgewässer nicht schon ausdrücklich ausgeschlossen werden, wird in den verschiedensten Wendungen gedacht:

„Auf See"[168]) bedeutet zweifellos die hohe See in dem Internationalen Vertrage vom 6. Mai 1882[169]) („auf See einen Vergleich schließen") Art. 33 sowie in den Bek. vom 16. Januar 1904[170]) § 6 Abs. 2 („auf See gehende Schiffe") und 6. Februar 1896[171]) (Fahrzeuge, die „für einen mehrwöchigen

[163]) Vgl. die Bek. vom 5. Mai 1904 (oben Anm. 139) §§ 2—4, welche zwischen kleiner, mittlerer und großer Hochseefischerei unterscheidet und jene jenseits der Küstenfischerei beginnen läßt, die nach § 1 „an der deutschen Ost- oder Nordseeküste" stattfindet. — Vgl. ferner ebenda §§ 6 bis 12, 15.

[164]) Vgl. ebenda § 15; ferner die Bek. vom 16. Januar 1904 (oben Anm. 21) §§ 52 und 54; die Bek. vom 1., 2. und 3. Juli 1905 (RGBl. 561 ff.), § 1 bzw. §§ 1, 2, 7 bzw. §§ 2, 3; Bek. vom 10. Februar 1899 (RGBl. 129), vom 17. November 1899 (ZBl. 395) und vom 16. und 21. Juni 1903 (RGBl. 252 und 253).

[165]) Oben sub II.

[166]) Oben sub I.

[167]) Also außerhalb des prinzipiellen Strafverfolgungsbereiches Deutschlands (vgl. StGB. §§ 3 ff.). — Darnach bilden hier den Gegensatz zur „offenen See" die „Küstengewässer" im oben sub IV berührten völkerrechtlichen Sinne.

[168]) Wegen der Wendung „auf offener See" vgl. zu Anm. 167.

[169]) Oben sub III.

[170]) Oben Anm. 21.

[171]) RGBl. 23.

Aufenthalt auf See ausgerüstet sind"); zweifellos[172]) dagegen auch die Zugangsgewässer in den vielen vom „Zusammenstoßen der Schiffe auf See" redenden Quellen;[173]) und ferner m. E. in der SeemO. §§ 36 und 38, weil hier (vgl. ebenda §§ 35 und 37) den Gegensatz der Fall bildet, daß das Schiff im Hafen (oben sub VII) oder auf der Reede liegt.

„Zur See" wird, wo von „Fahrzeit zur See" gesprochen wird,[174]) im Sinne der offenen See zu verstehen sein, und ebenso[175]) betreffs der „Flagge zur See".[176])

Gleichfalls auf die hohe See dürfte die häufig begegnende Wendung „in See" zu deuten sein; wir erfahren von „Tagesfahrt in See",[177]) „in See gehenden Fahrzeugen",[178]) „in See treibend",[179]) Telegramme, welche[180]) „mit den

[172]) Weil sie nämlich selber auf solche Gewässer angewendet werden wollen; vgl. oben sub II sowie wegen der Not- und Lotsen-Signalordn. den Wortlaut des Gesetzestitels.

[173]) Vgl. StGB. § 145; ferner den Titel der durch die Seestraßenordn. (oben sub II) abgelösten V. vom 9. Mai 1897 (oben Anm. 24) sowie den Titel der V. vom 5. Februar 1906, betr. Ergänzung und Abänderung dieser V. (RGBl. 115) und ebenda sub I. Weiter die V. vom 15. August 1876, oben sub II, und die Not- und Lotsen-Signalordn. für Schiffe auf See und auf den Küstengewässern vom Tage vorher (oben Anm. 9). Vgl. auch Art. 5 des Internat. Vertrages vom 14. März 1884 zum Schutze der unterseeischen Telegraphenkabel (RGBl. 88, 151) und Anlage I 1, II D 6, III D 9, IV D 9 der Bek. vom 16. Januar 1904 (oben Anm. 21).

[174]) Bekanntm. vom 16. Januar 1904 (oben Anm. 21) §§ 8 f., 34 (daselbst § 8 „Oberleutnant zur See", „Leutnant zur See").

[175]) Selbstverständlich ist es nicht ausgeschlossen, daß sowohl ein Teil dieser Fahrzeit in Zugangsgewässern zurückgelegt wurde, wie daß die Flagge oft in solchen Gewässern zu sehen ist; das widerspricht aber nicht den im Text wegen des Prinzipes gegebenen Andeutungen; vgl. oben Anm. 126.

[176]) RV. Art. 4 No. 7. — Über HGB. § 1 No. 5 bereits oben sub VIII; daselbst über § 517 Abs. 3 („in See").

[177]) Bekanntm. vom 16. Juni 1903 § 1 sub a (oben sub II).

[178]) SeeUVG. § 28 Abs. 1 („Angehörige eines Versicherten, welcher sich auf einem in See gegangenen Fahrzeuge befunden hat, ... wenn dieses Fahrzeug untergegangen oder .... als verschollen anzusehen ist").

[179]) IntVt. vom 6. Mai 1882 (oben sub III) Art. 25 Abs. 1 („Fischerfahrzeuge, Boote, Gegenstände der Ausrüstung oder der Takelage von Fischerfahrzeugen, Netze, Angelleinen, Bojen, Schwimmer oder sonstige Fischereigeräte"). Über „in offener See treibend" vgl. oben zu Anm. 165.

[180]) TelO. vom 9. Juni 1897 (ZBl. 163) § 16 (sub I, II und IV).

Schiffen in See gewechselt", „an die Schiffe in See gerichtet" werden, „für in See befindliche Schiffe bestimmt" sind, „mit Schiffen in See ausgewechselt werden". Und noch zweifelloser ist dies bei der Wendung „über See",[181]) während, wenn der „von der See" auf den Strand geworfenen Gegenstände gedacht wird,[182]) auch der Strand der Zugangsgewässer in Betracht kommen könnte;[183]) umgekehrt dürften die „an der See" belegenen Gebiete[184]) unter Ausschluß der Zugangsgewässer zu verstehen sein.

Von den mit „See" zusammengesetzten Ausdrücken — soweit sie für unsere Frage, ob die Zugangsgewässer in Betracht kommen oder nicht, überhaupt ein Interesse bieten[185])

[181]) Bekanntm. vom 14. März 1898 (oben Anm. 117) § 9 („Auswanderer über See"); ferner § 1 der oben sub III erwähnten Bestimmungen über die zollamtliche Behandlung der deutschen Kriegsschiffe. — Zum Ausdruck „überseeisch" unten zu Anm. 208.

[182]) StrandO. (oben sub II) § 20.

[183]) Wegen des oben sub VIII S. 32 Bemerkten. In Betracht käme auch die vorangehende Wendung „außer dem Falle der Seenot", sofern man letztere örtlich versteht (vgl. ebenda).

[184]) FlaggenG. § 4 Abs. 1 (wo außerdem zugleich der „an Seeschifffahrtsstraßen belegenen Gebiete" gedacht ist). Vgl. auch BinnenSchG. (oben Anm. 9) § 101 („der See zunächst gelegene Binnengewässer").

[185]) Dies ist nicht oder doch höchstens ganz mittelbar der Fall, z. B. wenn behördliche Einrichtungen u. dgl. genannt werden. So „Seeamt" bzw. „Ober-Seeamt" (SeeUnfUntersG., oben Anm. 18, §§ 5 ff., 27, 29 ff.), „Seewarte" (G. vom 9. Januar 1875, RGBl. 11, und Verordnung vom 26. Dezember 1875, oben sub VI), „See-Telegraphenanstalt" (TelO., oben Anm. 180, § 16 sub III und IV), „See-Berufsgenossenschaft" (InvVG., oben Anm. 139, §§ 11 f.; Bekanntm., betr. Vorschriften über Auswandererschiffe vom 14. März 1898, RGBl. 57, § 1), „Seeschiffsoffiziershauptprüfung" (Verordnung vom 16. Januar 1904, oben Anm. 21, § 11). — Hierher gehört ferner „Seegang" (Schiffsvermessungsordnung, oben Anm. 21, § 13 sub B b), „Seemeile" (IntVt. vom 6. Mai 1882, oben sub III, Art. 2 und 3, vgl. oben Anm. 43; Verordnung vom 16. Juni 1903, oben Anm. 21, § 1; Verordnung vom 5. Februar 1906, oben Anm. 173, sub II b, c und d; Seestraßenordnung, oben sub II, Artt. 2, 4, 7—11; „Viertel-Seemeile" im IntVt. vom 14. März 1884, oben Anm. 173, Art. 6). — Ein bloßer Druckfehler ist das (an die ‚fortune de mer' erinnernde) „Seevermögen" im RGBl. 04, 164 (§ 6 c der Bekanntm. vom 5. Mai 1904, oben Anm. 139 a. E.); richtig „Sehvermögen", z. B. in §§ 1, 11, 13, 15, 45 der Bekanntm. vom 16. Januar 1904 (oben Anm. 21).

—, ist für einige die Antwort aus den bereits bei anderer Gelegenheit erfolgten Bemerkungen über die eigene Sphärenbegrenzung der betreffenden Quellen zu entnehmen — so wegen der Ausdrücke „Seestraßenordnung“,[186] „Seeauswurf“,[187] „seetriftig“,[188] „Seeverkehr“[189] und „Seezeichen“[190] —; und im gleichen, die Zugangsgewässer mitumfassenden[191] Sinne wird man z. B. „Seestraßenrecht“,[192] „seepolizeiliche Beziehung“[193] und „Seewesen“[194] zu verstehen geneigt sein. Hingegen wird man überall sonst nur an die hohe See zu denken haben; so bei den Worten:[195] „Seeleichter“,[196] „Seeschlepper“,[197] „Seefischerei“,[198] „Seebeför-

[186]) Titel der durch Bekanntm. vom 5. Febr. 1906 eingeführten Verordnung (RGBl. 120); vgl. die Verordnung vom gleichen Tage (oben Anm. 173), RGBl. 115, sub V. Hierzu oben sub II.

[187]) StrandO., Überschrift zu Abschn. III sowie § 35 Abs. 1 und dazu ebenda § 22 (oben sub II). — Das Wort „Seewurf“ (bei Haverei) gehört der deutschen Gesetzessprache nicht an.

[188]) Ebenda Überschr. zu Abschn. II und § 35 Abs. 2.

[189]) SeeUVG. § 1 Abs. 1 No. 3: „Bewachung, Beleuchtung und Instandhaltung der dem Seeverkehr dienenden Gewässer“; dies dürfte doch wohl ebensoviel bedeuten sollen, wie Verkehr mit „Seefahrzeugen“ (ebenda No. 1 und 2) und dann durch § 3 Abs. 2 — oben sub II — näher zu erklären sein. — Vgl. ferner — jedoch ohne derartige authentische Begrenzung — § 34 der oben Anm. 115 erwähnten Novelle zum Reichsstempelgesetz.

[190]) SeeUnfUntersG. (und dazu oben sub IX) § 4 No. 3 sowie sehr oft in den Grundsätzeu eines einheitlichen Systems usw. vom 31. Juli 1887 (oben sub II), die sich ausdrücklich auf die „deutschen Küstengewässer“ beziehen. — Vgl. ferner „Seezeichenwesen“ im Allerh. Erlaß vom 27. März 1893 (oben sub III) sub B a 1.

[191]) Wegen der Strandungsordnung vgl. Genaueres oben sub II.

[192]) Bekanntm. vom 5. Mai 1904 (oben Anm. 139) § 6 sub 1 b.

[193]) KriegshafenG. (oben sub I) § 2 Abs. 1 No. 2.

[194]) RV. Art. 8 No. 2.

[195]) Ich habe diese Begriffe nach gewissen Gedankengrugpen geordnet, die durch Semikolon abgegrenzt sind.

[196]) Bekanntm. vom 16. Juni 1903 (oben sub II) §§ 4 f.; vom 16. Januar 1904 (oben Anm. 21) § 6; vom 2. Juli 1905 (oben Anm. 164) § 9; vom 14. März 1906, betr. Abänderung der Vorschriften über den Befähigungsnachweis (RGBl. 427) § 7.

[197]) SeemO. § 135 No. 1, Bek. vom 3. Juli 1905 (oben Anm. 164) § 2.

[198]) SeeUVG. Überschrift zu Abschn. IX („See- und Küstenfischerei“);

derung";[199] „seegehend",[200] „Seegrenze",[201] „seewärts";[202] „Seehafen",[203] „Seestaaten";[204] „Seepaß";[205] „Seetelegraphen"[206] und „Seetelegramm";[207] „überseeisch"[208] und „unterseeisch";[209] „Seerecht".[210]

Immer wird aber auch hier daran festzuhalten sein, — und damit kommen wir zu einer kurzen Zusammenfassung unserer Ergebnisse —, daß durch diese Beziehungen zur offenen See keineswegs mit unbedingter Notwendigkeit eine Berücksichtigung der sich in den Zugangsgewässern abspielenden Vorgänge ausgeschlossen wird. Es können vielmehr, wie uns eine Anzahl von Beispielen[211] lehrte, die sonstigen Tatbestandsmomente der Einzelvorschrift, in welcher das

---

G. vom 30. April 1884 zur Ausführung der Internat. Konvention vom 6. Mai 1882 (oben sub III), RGBl. 48, § 1.

[199]) Bek. betr. Auswanderungsunternehmer (oben Anm. 117) § 9 No. 12.

[200]) FlaggenG. § 26; Bestimmungen über die Erteilung eines Flaggenzeichens für die dem Kaiserlichen Yachtklub in Kiel verliehene Klubflagge vom 23. April (12. Juli) 1893, MarineVBl. 107 (188).

[201]) Bek. vom 16. Juni 1903, oben Anm. 21 besprochen, womit „Grenzen der Seefahrt" in der ebenda besprochenen V. vom 10. Nov. 1899 § 1 Abs. 2 zu vergleichen ist.

[202]) KriegshafenG. § 1, oben sub I; VereinszollG. (oben Anm. 36) § 74 Abs. 1.

[203]) Vgl. die Angaben oben Anm. 115.

[204]) Geschäftsordnung für das Ober-Seeamt vom 3. Mai 1878 (ZBl, 276).

[205]) SeemO. § 10.

[206]) TelO. (oben Anm. 180) § 16 sub I.

[207]) Ebenda sub III.

[208]) ReichsG. vom 6. April 1885, betr. Postdampfschiffsverbindungen mit überseeischen Ländern (RGBl. 85); und dazu Ergänzungsgesetze vom 27. Juni 1887 (RGBl. 275), 20. März 1893 (RGBl. 95), 13. April 1898 (RGBl. 163); AuswG. (oben Anm. 117) §§ 5, 6, 25 („überseeische Beförderung"), §§ 7 und 39 („überseeische Länder"), §§ 29 f. („überseeischer Ausschiffungshafen").

[209]) Intern. Vertrag vom 14. März 1884 (oben Anm. 173) in der Überschrift und vielfach im Text. Ferner die sub II erwähnten Grundsätze vom 31. Juli 1887 sub E 2.

[210]) GVG. § 101 Ziff. f. Gemeint ist Seehandelsprivatrecht.

[211]) Vgl. insbesondere für den ersten Fall oben sub VII S. 28 und sub X S. 38 ff. für den zweiten Fall oben sub II S. 7 f., sub III S. 11 f., sub VI S. 22 f., sowie sub IX S. 36 und sub X S. 40 Anm. 172, S. 42.

kritische Wort auftritt, oder der Wille des Gesamtgesetzes, in welchem diese Einzelvorschrift steht, uns zu solcher Berücksichtigung auch der Zugangsgewässer zwingen. Anderenfalls freilich, wo also solche besonderen Momente nicht eingreifen, m. a. W. in der Regel, ist unter „See“ stets die eigentliche See zu verstehen: ein Begriff, welcher freilich seinerseits nicht generell abgegrenzt werden kann, dessen Grenzen sich vielmehr nur für einzelne bestimmte und recht enge Gebiete aus gesetzlichen Anordnungen, im übrigen (also für die weitaus meisten Anwendungsfälle) aus den Anschauungen der seemännischen Bevölkerung ergibt, die leider ihrerseits als ein recht schwer zu ermittelndes und unsicheres Hilfsmittel für die Erkenntnis bezeichnet werden müssen.

Druck von Gebhardt, Jahn & Landt G. m. b. H., Schöneberg-Berlin.



